



# **Joukkoliikenteen kausilipputarjonnan kehittämismahdollisuudet kaupunkiseuduilla**





Tekijät Terhi Svenss		Julkaisun laji Tutkimus	
		Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	
Tampereen teknillinen yliopisto		Toimielimen asettamispäivämäärä	
Julkaisun nimi Joukkoliikenteen kausilipputarjonnan kehittämismahdollisuudet kaupunkiseuduilla			
Tiivistelmä Joukkoliikenteen satunnaismatkustajat ovat kaupunkiseuduilla suuri ja potentiaalinen matkustajaryhmä, jonka joukkoliikennematkustuksen lisäämisellä on merkittävä vaikutus joukkoliikenteen matkustajamääriin. Satunnaismatkustuksella tarkoitetaan tässä joukkoliikenteen käyttöä vähintään kerran kuukaudessa, mutta enintään muutaman kerran viikossa. Satunnaismatkustajat ovat usein autollisia matkustajia, jotka kuitenkin suhtautuvat joukkoliikenteen käytön lisäämiseen myönteisesti. Lippuvalikoimasta puuttuvat heille suunnatut lipputyypit, joten satunnaismatkustajat käyttävät yleensä kerta- ja arvolippuja, ja maksavat matkastaan näin enemmän kuin kausilippua käyttävät. Tämän tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, millaisilla uusilla lipputyypeillä joukkoliikenteen satunnaismatkustajia voitaisiin kannustaa käyttämään joukkoliikennettä nykyistä useammin. Tutkimus aloitettiin kirjallisuustutkimuksella, jossa selvitettiin kotimaisia ja ulkomaisia esimerkkejä erilaisista taksajärjestelmistä. Tämän jälkeen muodostettiin vaihtoehtoja uusiksi lipputyypeiksi, joiden kiinnostavuutta tutkittiin Tampereen seudulla asuville auton haltijoille kohdistetulla postikyselyllä. Kyselytutkimuksessa selvitettiin myös kiinnostusta uusiin joukkoliikenteen maksutapavaihtoehtoihin. Vastausprosentti oli 51 % ja tutkimusaineistossa oli 1 505 vastausta. Kyselyn tuloksia tarkennettiin ryhmäkeskusteluilla, joiden osallistujat koottiin eri väestöryhmien edustajista. Joukkoliikenteen lippuvalikoimaan suositellaan satunnaisesti joukkoliikennettä käyttäville suunnattua haltijakohtaista lipputyyppeä, joka oikeuttaa voimassaoloaikanaan vapaasti valittaviin matkustuspäiviin. Kalenterivuorokauden mittaisen matkustuspäivän aikana lipulla voi tehdä rajoittamattoman määrän matkoja. Yhteensä 10–12 %:n tamperelaisesta autollisesta ja 8–11 %:n autottomasta aikuisväestöstä sekä 13–17 %:n ympäryskuntien autollisesta aikuisväestöstä arvioidaan ottavan uudentyyppisen lipun käyttöön. Joukkoliikennematkoja uusi lippu lisäisi Tampereella noin 2 % ja seudullisessa liikenteessä 12–16 %. Lisäksi lippuvalikoimaan esitetään kahta erikoiskertalippua. Tapahtumalippu on tapahtuman pääsylippu, joka oikeuttaa lisäksi joukkoliikennematkoihin, ja kimppalippu on korkeintaan neljän hengen ryhmälle tarkoitettu kertalippu. Uusina maksutapavaihtoehtoina suositellaan matkakortin nettilatausta ja suoraveloitusta sekä joukkoliikennematkustuksen laskutusta jälkikäteen. Tutkimus osoitti, että uusilla lipputyypeillä voidaan lisätä erityisesti satunnaismatkustajien joukkoliikenteen käyttöä. Seudullisessa liikenteessä uusien lippujen tarve on suurempi kuin keskuskaupungissa.			
Avainsanat (asiasanat) joukkoliikenne, lipputyypit, kausilippu, joukkoliikennetaksa, satunnaismatkustaja, maksutapa			
Muut tiedot Yhteyshenkilö/LVM Katariina Myllärniemi			
Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 58/2007		ISSN 1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	ISBN 978-952-201-944-8 (painotuote) 978-952-201-945-5 (verkkojulkaisu)
Kokonaissivumäärä 142	Kieli suomi	Hinta	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Liikenne- ja viestintäministeriö		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare Terhi Svenns		Typ av publikation Undersökning	
		Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet	
Tammerfors tekniska universitet		Datum för tillsättandet av organet	
Publikation Möjligheter att utveckla utbudet av periodbiljetter inom kollektivtrafiken i stadsregioner			
Referat Kollektivtrafikens ströresenärer är en stor och viktig passagerargrupp i stora stadsregioner. Genom att utöka deras användning av kollektivtrafik kan antal kollektivtrafikresor påverkas avsevärt. Med ströresenärer avses i detta sammanhang de passagerare som använder kollektivtrafik åtminstone en gång i månaden men högst några gånger i veckan. Ströresenärer är ofta bilister som ändå förhåller sig positivt till att utöka användning av kollektivtrafik. Det finns inte biljetter speciellt för ströresenärer i biljettsortimentet och därför använder de vanligen enkelbiljetter eller värdekort. Då kostar resan mer än om man använder periodbiljetter. Syftet i den här undersökningen var att utreda hurdana nya biljettyper skulle uppmuntra sporadiska resenärer att använda kollektivtrafiken oftare.  Undersökningen inleddes med en litteraturstudie, där finska och utländska exempel på taxesystem studerades. På basis av litteraturstudien presenterades nya biljettyper, och intresset för dem utreddes med hjälp av en enkätstudie vars målgrupp var bilinnehavare i Tammerfors område. I enkätstudien frågades också om intresset för nya betalningssätt inom kollektivtrafiken. Svarsprocenten var 51 % och det analyserade enkätsmaterialet bestod av 1505 godkända svarsblanketter. Resultatet preciserades med gruppdiskussioner vars deltagare representerade olika befolkningsgrupper.  Enligt rekommendationerna skulle kollektivtrafikens biljettsortiment kompletteras med en biljett som riktas speciellt till ströresenärer. Biljetten gäller för fristående resperioder under giltighetstiden. Varje resperiod är ett kalenderdygn lång och då kan passageraren göra ett obegränsat antal resor. Biljetten är inte personlig. Enligt beräkningar skulle 10–12 % av vuxenbefolkningen i bilägande hushåll och 8–11 % i billösa hushåll i Tammerfors samt cirka 13–17 % av vuxna i bilägande hushåll i närkommunerna skaffa den nya biljetten. Biljetten skulle utöka kollektivtrafikresor med 2 % i Tammerfors och 12–16 % i den regionala kollektivtrafiken.  Till biljettsortimentet rekommenderas också två andra biljettyper. Evenemangsbiljetten är en kombination av kollektivtrafikbiljett och inträdesbiljett till något evenemang. Gruppbiljetten är en enkelbiljett för grupp av högst fyra personer. Biljetterna är separata för kollektivtrafiken både i staden och i regionen med undantag av evenemangsbiljetten. Som nya betalningssätt rekommenderas internetladdning av reskort och direktdebitering samt fakturering av kollektivtrafik användningen i efterhand. Enligt undersökningen kan kollektivtrafik användning av ströresenärer utökas med nya biljettyper, speciellt i den regionala kollektivtrafiken.			
Nyckelord kollektivtrafik, sporadiska resenärer, ströresenärer, biljettyp, betalningssätt			
Övriga uppgifter Kontaktperson vid ministeriet är Katariina Myllärniemi.			
Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 58/2007		ISSN 1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	ISBN 978-952-201-944-8 (trycksak) 978-952-201-945-5 (nätpublikation)
Sidoantal 142	Språk finska	Pris	Sekretessgrad offentlig
Distribution Kommunikationsministeriet		Förlag Kommunikationsministeriet	



Authors	Type of publication		
Terhi Svenns	Report		
	Assigned by		
	Ministry of Transport and Communications		
	Date when body appointed		
Tampere University of Technology			
Name of the publication			
Development possibilities of public transport season tickets in urban areas			
Abstract			
<p>The occasional passengers are a very important target group in increasing the usage of public transport in large urban areas. In this context, occasional passengers have been defined as passengers using public transport at least once a month but less than a few times a week. They have typically a car available and they usually travel by car. However, they have a positive attitude towards public transport. Occasional passengers consider public transport more expensive than regular passengers do because they usually buy single tickets in public transport. The aim of the study was to define new ticket types which would encourage occasional passengers to use public transport more often. The study included a literature survey where ticket and fare systems in urban areas in Finland and abroad were examined. New ticket types were presented and their attractiveness was studied by a questionnaire which was sent to car owners in Tampere region. In the questionnaire people were also asked about new ways of payment in public transport. The response rate was 51 % and research material consisted thus of 1505 accepted replies. The results of the questionnaire were specified by group discussions where the groups consisted of people representing different passenger groups. The public transport ticket system is recommended to be complemented by a ticket type for freely selectable travelling days during the validity period of the ticket. During a travelling day of a 24-hour period there are no limitations for travelling. It is estimated that 10–12 % of adults in car owning households and 8–11 % of adults in households without a car in Tampere and 13–17 % of adults in car owning households in the local municipalities in Tampere region would use the new ticket. The increase in public transport trips would be around 2 % in Tampere and 12–16 % in regional public transport.</p> <p>Also two other ticket types are recommended. Event ticket is a combination of a public transport ticket and an entrance ticket to some event. Group ticket is a single ticket for a group of 2–4 persons. All these tickets except for the event ticket are separate for public transport in the main city and for regional public transport. Recommendations concerning new ways of payment are the internet reloading of travel card, direct debit of payments and also invoicing of payments afterwards. According to the results of this study, the public transport use of occasional passengers can be increased by new ticket types especially in regional public transport.</p>			
Keywords			
public transport, occasional passenger, fare, ticket type, way of payment			
Miscellaneous			
Contact person at the Ministry: Ms. Katariina Myllärniemi			
Serial name and number		ISSN	ISBN
Publications of the Ministry of Transport and Communications 58/2007		1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	978-952-201-944-8 (printed version) 978-952-201-945-5 (electronic version)
Pages, total	Language	Price	Confidence status
142	Finnish		Public
Published and distributed by			
Ministry of Transport and Communications			

## ESIPUHE

Joukkoliikennettä satunnaisesti käyttäviä matkustajia on suurilla ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla paljon. Satunnaiset matkustajat käyttävät joukkoliikennettä alle 10 kertaa kuukaudessa. Tyypillisesti joukkoliikenteen satunnaismatkustajat ovat autollisia matkustajia, jotka kulkevat matkansa pääosin henkilöautolla. Pääkaupunkiseudulla, Tampereella ja Turussa asuvista yli 40 % käyttää joukkoliikennettä satunnaisesti. Usein satunnaiset matkustajat maksavat matkansa kertalipulla, joten heidän käsityksenä joukkoliikenteen hintatasosta on erilainen kuin kausilipulla matkustavan joukkoliikenteen kanta-asiakkaan. Jos satunnaismatkustajia voitaisiin kannustaa käyttämään joukkoliikennettä nykyistä useammin, olisi joukkoliikenteen matkustajamäärää mahdollista lisätä kaupunkiseuduilla huomattavasti.

Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, millaisilla lipputyypeillä olisi mahdollista saada joukkoliikenteellä satunnaisesti matkustavia nykyistä useammin joukkoliikenteen matkustajiksi. Mahdollisia lipputyyppejä on selvitetty kirjallisuustutkimuksen ja asiantuntijahaastattelujen keinoin ja niiden soveltuvuutta ja houkuttelevuutta tutkitaan haastattelututkimuksella ja ryhmäkeskusteluilla. Tutkimuksen kohdekaupunkiseutuna oli Tampereen seutu, mutta tulokset ovat yleistettävissä myös muille suurille ja keskisuurille kaupunkiseuduille. Tampereen kaupunkiseutuun kuuluvat Tampere, Kangasala, Lempäälä, Nokia, Pirkkala ja Ylöjärvi.

Lippulajeja koskeva tutkimus on osa liikenne- ja viestintäministeriön vuosina 2004–2007 toteutettavaa joukkoliikenteen tutkimusohjelmaa (JOTU). Tutkimus on toteutettu Tampereen teknillisen yliopiston liikenne- ja kuljetustekniikan laitoksella tutkimusryhmässä, johon ovat kuuluneet tutkimusapulainen Terhi Svenns, erikoistutkija Hanna Kalenoja ja tutkija Essi Sini-salo. Tutkimusryhmää on ohjannut professori Harri Kallberg.

Tutkimuksen ohjausryhmään ovat kuuluneet erikoissuunnittelija Jari Lehtonen ja ylitarkastaja Seija Siitonen Länsi-Suomen lääninhallituksesta, toimitusjohtaja Martti Paunu Väinö Paunu Oy:stä, joukkoliikennepäällikkö Mika Periviita Tampereen kaupungilta, koordinaattori Pekka Rintala Matkahuolto Oy:stä ja ylitarkastaja Katariina Myllärniemi liikenne- ja viestintäministeriöstä. Ohjausryhmän puheenjohtajana on toiminut Mika Periviita Tampereen kaupungilta.

Helsingissä 15. päivänä lokakuuta 2007

Katariina Myllärniemi  
ylitarkastaja  
Liikenne- ja viestintäministeriö

Mika Periviita  
joukkoliikennepäällikkö  
Tampereen kaupunki

# SISÄLLYSLUETTELO

<b>YHTEENVETO.....</b>	<b>13</b>
<b>1 JOHDANTO .....</b>	<b>20</b>
1.1 Työn taustaa.....	20
1.2 Tutkimuksen tavoitteet ja rajaus.....	20
1.3 Tutkimusmenetelmät ja tutkimuksen rakenne .....	21
<b>2 JOUKKOLIIKENTEEN KÄYTTÖ JA SIIHEN VAIKUTTAVAT TEKIJÄT .....</b>	<b>22</b>
2.1 Joukkoliikenne kulkutapana.....	22
2.1.1 Joukkoliikenteen käyttäjät.....	22
2.1.2 Matkaryhmät .....	25
2.1.3 Liikkumisen mahdollisuudet ja rajoitukset .....	26
2.1.4 Arvot, asenteet ja mielipiteet.....	28
2.2 Palvelutaso .....	29
2.2.1 Palvelutason käsite ja merkitys .....	29
2.2.2 Matkan osavaiheet.....	30
2.2.3 Matkan laatutekijät.....	31
2.2.4 Liikennejärjestelmän ominaisuudet.....	32
2.3 Matkakustannukset.....	32
2.3.1 Suhtautuminen joukkoliikenteen hintatasoon .....	32
2.3.2 Joukkoliikennepalveluiden kysyntä suhteessa hintaan .....	33
<b>3 TAKSAJÄRJESTELMÄT .....</b>	<b>37</b>
3.1 Tariffi.....	37
3.1.1 Yleistä.....	37
3.1.2 Kiinteä tariffi .....	38
3.1.3 Muuttuva tariffi .....	38
3.1.4 Tariffiin vaikuttavat tekijät.....	39
3.2 Suomalaisia taksajärjestelmiä.....	40
3.2.1 Helsinki ja pääkaupunkiseutu.....	40
3.2.2 Turku .....	43
3.2.3 Oulu.....	45
3.3 Ulkomailla käytössä olevia taksajärjestelmiä.....	46
3.3.1 Tukholma .....	46
3.3.2 Göteborg.....	48
3.3.3 Lontoo .....	50
3.3.4 Stuttgart .....	52
3.3.5 Perth .....	54
<b>4 TAKSAJÄRJESTELMIEN ARVIOINTI.....</b>	<b>56</b>
4.1 Kohdekaupunkiseudun esittely .....	56
4.1.1 Tampereen kaupunkiseutu.....	56
4.1.2 Kaupungin sisäinen liikenne .....	56
4.1.3 Seudullinen liikenne .....	59
4.2 Auton haltijoille suunnatun kyselytutkimuksen toteutus.....	60
4.2.1 Esitetyt lipputyypit .....	60
4.2.2 Kyselytutkimuksen otanta ja palautuneet vastaukset .....	62

<b>4.3</b>	<b>Kyselytutkimuksen tulokset .....</b>	<b>64</b>
4.3.1	Vastaajien taustatiedot ja nykyinen joukkoliikenteen käyttö .....	64
4.3.2	Käytetyt joukkoliikenneliput ja aikataulut .....	69
4.3.3	Tampereen seudun joukkoliikenteeseen liittyvät väittämät .....	74
4.3.4	Uudet lipputyypit.....	82
4.3.5	Maksutavat .....	95
4.3.6	Vapaa palaute .....	100
<b>4.4</b>	<b>Ryhmäkeskustelut .....</b>	<b>102</b>
4.4.1	Keskusteluryhmät.....	102
4.4.2	Uudet lipputyypit.....	102
4.4.3	Maksutavat .....	105
<b>4.5</b>	<b>Asiantuntijahaastattelut .....</b>	<b>106</b>
<b>5</b>	<b>SUOSITUKSET .....</b>	<b>109</b>
<b>5.1</b>	<b>Lippuvalikoiman kehittäminen.....</b>	<b>109</b>
<b>5.2</b>	<b>Uusien maksutapavaihtoehtojen mahdollistaminen .....</b>	<b>119</b>
<b>6</b>	<b>PÄÄTELMÄT .....</b>	<b>120</b>
	<b>LÄHTEET.....</b>	<b>124</b>
	<b>LIITELUETTELO.....</b>	<b>128</b>

## YHTEENVETO

### Hankkeen tausta ja tavoitteet

Joukkoliikenteen kehittämisen kannalta tärkeän matkustajaryhmän muodostavat joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävät matkustajat. Satunnaisella matkustuksella tarkoitetaan joukkoliikenteen käyttöä vähintään kerran kuukaudessa, mutta enintään muutamia kertoja viikossa. Satunnaisesti joukkoliikennettä käyttävät ovat usein autollisia matkustajia, joille joukkoliikenne on vaihtoehtoinen kulkutapa omalle autolle. Joukkoliikenteen satunnaismatkustajia on kaupunkiseuduilla paljon, sillä valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan noin 46 % pääkaupunkiseudulla asuvista ja noin 42 % Tampereella ja Turussa asuvista käyttää joukkoliikennettä satunnaisesti. Satunnaisesti joukkoliikennettä käyttävien on todettu suhtautuvan joukkoliikenteeseen ja sen käytön lisäämiseen myönteisesti. Satunnaismatkustajat ovatkin potentiaalisin ryhmä, kun tavoitteena on joukkoliikenteen matkustajamäärien lisääminen.

Satunnaismatkustajat pitävät joukkoliikennettä melko kalliina kulkutapana ja sen käytön lisäämistä edistävänä tekijänä he mainitsevat usein edullisemmat liput. Satunnaismatkustajat maksavat nykyisin matkansa useimmin kertalipulla tai arvo- ja sarjalipulla, jolloin he maksavat matkastaan enemmän kuin kausilippuja käyttävät. Toisaalta arvolipun kaltainen lipputuote, jonka voimassaoloaikaa ei ole rajoitettu, ei myöskään erityisesti kannusta lisäämään joukkoliikenteen käyttöä. Tämän tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, minkä tyyppiset uudet lipputyypit houkuttelisivat ja kannustaisivat satunnaismatkustajia käyttämään joukkoliikennettä nykyistä useammin. Tavoitteena oli lisäksi arvioida näiden lipputyypien vaikutusta matkustaja- ja matkamääriin sekä lipputuloihin. Uusien lipputyypien lisäksi tutkimuksessa selvitettiin myös uusien vaihtoehtoisten maksutapojen kiinnostavuutta satunnaisesti matkustavien keskuudessa.

### Tutkimuksen toteutus

Kotimaassa ja ulkomailla käytössä olevia lippu- ja taksajärjestelmiä selvitettiin kirjallisuustutkimuksessa, jossa pyrittiin löytämään tietoa erityisesti satunnaisille matkustajille suunnatuista lipputyypeistä. Kirjallisuustutkimuksen ja asiantuntijahaastattelujen perusteella muodostettiin vaihtoehtoisia lipputyyppejä, joiden soveltuvuutta ja kiinnostavuutta tutkittiin auton haltijoille suunnatulla kyselytutkimuksella. Kyselytutkimuksen kohderyhmäksi valittiin auton haltijat, jotta satunnaismatkustajien osuus vastaajista olisi mahdollisimman suuri. Tutkimuksen kohdekaupunkiseutuna oli Tampereen kaupunkiseutu, jossa myös kyselytutkimus toteutettiin. Tutkimuksen tulokset ovat suurelta osin yleistettävissä myös muille suurille ja keskisuurille kaupunkiseuduille.

Kyselytutkimukseen poimittiin satunnaisotoksella Ajoneuvorekisteristä 3 000 auton haltijaa hyvän joukkoliikenteen palvelutason alueilta Tampereen kaupunkiseudulla. Kysely toteutettiin postikyselynä, jossa suoritettiin yksi karhukierros. Kyselyyn oli lisäksi mahdollista vastata internetissä. Lomakkeita palautui yhteensä 1 533, joten vastausprosentti oli 51 % (taulukko 1).

Kyselytutkimuksen tuloksia tarkennettiin ryhmäkeskusteluilla, joihin valittiin osallistujia eri väestöryhmistä. Näitä olivat autolliset opiskelijat, eläkeläiset ja työssäkäyvät. Osallistujat olivat joukkoliikennettä satunnaisesti tai harvoin käyttäviä Tampereen kaupunkiseudun



asukkaita. Tutkimuksessa tehtiin lisäksi asiantuntijahaastatteluita, joilla arvioitiin uusien lipputyyppeiden soveltuvuutta ja toteutuskelpoisuutta.

*Taulukko 1 Kyselytutkimuksen otanta, palautuneiden vastausten määrä ja aineiston laajuus.*

Lähetetyt lomakkeet	3000
Palautuneet vastaukset	1533
Vastausprosentti	51,1 %
Hylätyt lomakkeet	28
Aineistossa hyväksytyt vastaukset yhteensä	1505

## **Auton haltijoiden joukkoliikenteen käyttö**

Joukkoliikennettä satunnaisesti käyttäviä auton haltijoita oli Tampereella 44 % ja ympäryskunnissa 15 %. Tampereella noin 80 %:lla ja ympäryskunnissa 60 %:lla joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävistä auton haltijoista oli matkakortti. Vastaavat osuudet harvoin joukkoliikennettä käyttävien keskuudessa olivat selvästi pienemmät, noin 40 % ja 20 %. Joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävistä tamperelaisista auton haltijoista 71 % maksoi Tampereen sisäiset joukkoliikennematkansa arvolipulla. Kertamaksulla matkansa maksoi 22 % ja kausilipulla alle 3 %. Ympäryskunnissa joukkoliikenteen satunnaismatkustajista 48 % maksoi seudulliset matkansa kertamaksulla, 38 % sarjalipuilla ja 15 % seutulipulla. Auton haltijoiden eniten käyttämä joukkoliikenteen aikataulutyyppi oli aikataulukirja.

Auton haltijoille esitettiin kyselyssä Tampereen seudun joukkoliikenteeseen liittyviä väittämiä, joihin vastaajia pyydettiin ottamaan kantaa. Väittämien perusteella auton haltijat tuntevat joukkoliikennetarjonnan omalla asuinalueellaan hyvin, mutta lippuvalikoima tunnetaan huonommin. Tamperelaisista auton haltijoista 89 % ja ympäryskuntien auton haltijoista 75 % tuntee joukkoliikennetarjonnan kotinsa läheisyydessä hyvin, kun lippuvalikoiman tuntee vastaavasti 39 % ja 29 %. Suurin osa kyselyyn vastanneista piti joukkoliikenteen käyttöä melko edullisena Tampereen seudulla. Ympäryskuntien auton haltijat pitivät sitä edullisempänä kuin tamperelaiset ja joukkoliikennettä päivittäin käyttävät edullisempänä kuin satunnaisesti tai harvoin matkustavat.

Auton haltijat olivat melko tyytyväisiä joukkoliikenteen vuorotarjontaan ja vuoroväleihin sekä linja-autojen kuljettajiin ja heiltä saatuun asiakaspalveluun. Vanhempien ikäryhmien vastaajat olivat yleisesti ottaen tyytyväisempiä kuin nuorten ikäryhmien vastaajat, myös miehet olivat tyytyväisempiä kuin naiset. Suurin osa auton haltijoista sekä Tampereella että ympäryskunnissa vastasi kyselyssä oman auton olevan itselle nopeampi kulkutapa linja-autoon verrattuna. Tamperelaisista auton haltijoista kuitenkin 37 % ja ympäryskunnissa 28 % käyttäisi joukkoliikennettä useammin, jos sitä nopeutettaisiin esimerkiksi kaistajärjestelyin ja liikennevaloetuksin. Satunnaismatkustajista näin arvioi 46 %. Auton haltijoista 30 % Tampereella ja 50 % ympäryskunnissa ilmoitti, ettei matkusta mielellään linja-autolla Tampereen seudulla. Satunnaisesti joukkoliikennettä käyttävistä auton haltijoista tätä mieltä oli vain 11 %.

## **Kyselytutkimuksessa esitellyt uudet lipputyypit**

Kirjallisuustutkimuksen ja asiantuntijahaastattelujen perusteella muodostettiin kahdeksan uutta lipputyyppeä, jotka esiteltiin kyselytutkimuksessa auton haltijoille. Kaikista lipuista oli

tarjolla sekä Tampereen sisäisen liikenteen että seudullisen liikenteen vaihtoehto. Liput myös hinnoiteltiin, jotta niiden kiinnostavuuden arviointi ja vertailu nykyisiin lippuihin olisi helpompaa. Lipputyypit on esitetty taulukossa 2. Ensimmäinen esitetty lippuvaihtoehto oli kello 9 -lippu, joka on muuten samanlainen kuin tavallinen 30 vuorokauden kausilippu, mutta se ei ole voimassa arkipäivisin kello 7–9 välisenä aikana. Vapaa-ajan kausilippu puolestaan on 30 vuorokauden kausilippu, joka on voimassa vain arkisin kello 15–24 sekä viikonloppuisin kellonajasta riippumatta. Viikonloppulippu on 60 vuorokauden kausilippu, joka on voimassa vain viikonloppuisin kelpoisuusajan alkaessa perjantaina kello 18.00 ja päättyessä sunnuntaina kello 24.00.

Kaksi lipputyyppeä oli kokonaisuudessaan matkustuspäiviin oikeuttavia lipputyyppejä. Näissä liipissa matkustaja voi itse valita matkustuspäivät lipun voimassaoloaikana, eikä niiden tarvitse olla peräkkäisiä. Kukin matkustuspäivä alkaa, kun ensimmäisen kerran nousee bussiin. Tämän jälkeen lipulla voi tehdä rajoittamattoman määrän matkojen seuraavien 20 tunnin aikana. Kyselyssä esitetyt lippuvaihtoehdot olivat 30 matkustuspäivää 3 kuukauden aikana ja 20 matkustuspäivää 6 kuukauden aikana. Lisäksi esiteltiin 3 kuukautta voimassa oleva 30 yksittäiseen matkaan oikeuttava lippu. Erikoislippuina kyselyssä olivat mukana kimppalippu ja tapahtumalippu. Kimppalippu on kertalippu, jolla voi matkustaa enintään neljä henkilöä. Tapahtumalippu on yhdistetty joukkoliikennelippu ja pääsylippu esimerkiksi jääkiekko-otteluun, teatteriin, huvipuistoon, messuille tai muuhun vastaavaan yleisötapahtumaan. Lippu sisältää pääsymaksun lisäksi kaksi joukkoliikennematkaa Tampereen sisäisessä liikenteessä kyseisenä tapahtumapäivänä.

*Taulukko 2. Auton haltijoille suunnatussa kyselytutkimuksessa esitetyt lippuvaihtoehdot.*

Lippu	Lippu	Hinta, euroa		
		Tampere	seutu (muut kunnat)	seutu (Pirkkala)
Kello 9 -lippu	30 vuorokauden kausilippu. Voimassa kaikkina muina aikoina, paitsi arkisin klo 7–9.	35	60	50
Vapaa-ajan kausilippu	30 vuorokauden kausilippu. Voimassa arkisin klo 15–24, viikonloppuisin kaikkina aikoina. Erillistä yöllistä ei peritä.	30	55	45
Viikonloppulippu	60 vuorokauden kausilippu. Voimassa viikonloppuisin, pe klo 18.00 – su klo 24.00. Erillistä yöllistä ei peritä.	20	40	33
3 kk / 30 matkustuspäivää	Lippu oikeuttaa 30 vapaasti valittavaan matkustuspäivään 3 kuukauden aikana. Päivän aikana saa tehdä kuinka monta matkaa tahansa.	55	80	65
6 kk / 20 matkustuspäivää	Lippu oikeuttaa 20 vapaasti valittavaan matkustuspäivään 6 kuukauden aikana. Päivän aikana saa tehdä kuinka monta matkaa tahansa.	50	70	58
Kimppalippu	Kertalippu, jolla voi matkustaa enintään 4 henkilöä. Matkaan sisältyy tunnin vaihto-oikeus.	5	10	8
3 kk / 30 matkaa	Lippu sisältää 30 matkaa, voimassa 3 kuukautta. Matkaan sisältyy tunnin vaihto-oikeus.	40	60	50
Tapahtumalippu	Pääsylippu esim. jääkiekko-otteluun, teatteriin tai huvipuistoon sisältää 2 linja-automatkaa Tampereen sisäisessä liikenteessä tapahtumapäivänä.	Pääsylimpien hinnat noin 0,50 euroa nykyisiä korkeammat		

## **Uusien lipputyyppeiden kiinnostavuus auton haltijoiden keskuudessa**

Tampereella joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävät auton haltijat pitivät 30 yksittäiseen matkaan oikeuttavaa lipputyyppeä kiinnostavimpana lipputyypinä, josta oli kiinnostunut noin 40 % tähän käyttäjäryhmään kuuluvista. Toiseksi kiinnostavin lipputyyppeä oli 3 kuukautta voimassa oleva 30 matkustuspäivään oikeuttava lippu. Siitä oli kiinnostunut 34 % tamperelaisista satunnaismatkustajista. Kolmanneksi kiinnostavimpana pidettiin tapahtumalippua, josta oli kiinnostunut yhteensä 32 % satunnaisesti joukkoliikennettä käyttävistä auton haltijoista.

Ympäryskunnissa esitettiin lippuihin suhtauduttiin vielä myönteisemmin kuin Tampereella, sillä seudullisessa liikenteessä ei nykyisin ole tarjolla arvolipun kaltaista lippuvaihtoehtoa. Myös ympäryskunnissa 30 yksittäiseen matkaan oikeuttava lipputyyppeä oli joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävien auton haltijoiden mielestä kiinnostavin lipputyyppeä. Sitä piti kiinnostavana 56 % satunnaisesti joukkoliikennettä käyttävistä auton haltijoista. Puoli vuotta voimassa olevasta 20 matkustuspäivän lipusta oli kiinnostunut 54 % ja 3 kuukautta voimassa olevasta 30 matkustuspäivän lipusta 48 % ympäryskuntien satunnaismatkustajista.

Sekä Tampereella että ympäryskunnissa kello 9 -lippu, vapaa-ajan kausilippu ja viikonloppulippu olivat kolme vähiten kiinnostavaa lipputyyppeä. Ainoastaan tamperelaiset yli 64-vuotiaat auton haltijat olivat kiinnostuneet kello 9 -lipusta. Vanhempien ikäryhmien kiinnostus esitetyistä lipputyypeistä oli kuitenkin vähäisempää kuin nuorempien ikäryhmien sekä Tampereella että ympäryskunnissa. Tampereella nuorimpia ikäryhmiä kiinnosti eniten tapahtumalippu ja kimplalippu. Tamperelaisia miehiä kiinnosti eniten tapahtumalippu. Tapahtumalippu kiinnosti myös ympäryskuntien vastaajia, vaikka se onkin tarkoitettu vain Tampereen sisäiseen liikenteeseen. Ympäryskunnissa nuoret pitivät kimplalippua kiinnostavampana kuin vanhemmat ikäryhmät. Lähes kaikissa ympäryskuntien ikäryhmissä puoli vuotta voimassa olevaa 20 matkustuspäivän lippua pidettiin kiinnostavampana kuin 3 kuukautta voimassa olevaa 30 matkustuspäivän lippua, vaikka matkustuspäivän hinta on tällöin korkeampi.

Ryhmäkeskusteluissa matkustuspäiviin oikeuttavaa lipputyyppeä pidettiin kiinnostavampana kuin yksittäisiin matkoihin oikeuttavaa lipputyyppeä. Matkoihin oikeuttava lippu muistuttaa hyvin paljon arvolippua, jonka voimassaoloaikaa ei ole rajoitettu. Matkan hinnan tulisi olla selvästi arvolippua edullisempi, jotta uusi, voimassaoloajaltaan rajoitettu lipputyyppeä houkuttelisi enemmän kuin arvolippu. Ryhmäkeskusteluissa tapahtumalippu herätti paljon kiinnostusta ja sitä pidettiin mielenkiintoisena lipputyypinä, joka voisi tuoda joukkoliikenteen käyttäjiksi kokonaan uusia matkustajia.

## **Uudet maksutapavaihtoehdot**

Kyselyssä auton haltijoille esitettiin myös uusia maksutapavaihtoehtoja, joiden kiinnostavuutta vastaajia pyydettiin arvioimaan. Näitä olivat muun muassa matkakortin nettilataus ja suoraveloitus. Matkakortin nettilataus tarkoittaa matkakortin lataamista internetissä luottokortin tai verkkopankin avulla. Nettilatauksesta oltiin hyvin kiinnostuneita sekä Tampereella että ympäryskunnissa. Matkakortin omistavista auton haltijoista sitä piti kiinnostavana Tampereella 77 % ja ympäryskunnissa 85 % vastaajista. Myös ryhmäkeskusteluissa nettilatausta pidettiin erittäin kiinnostavana maksutapavaihtoehtona, jota monet mielellään käyttäisivät.

Matkakortin suoraveloituksessa matkustajan ei tarvitse erikseen huolehtia matkakortin lataamisesta, vaan kortille päivittyy automaattisesti uusi lippu arvon loppuessa tai kausilipun päättyessä. Matkustaja tekee erikseen sopimuksen suoraveloituksesta joukkoliikenneorganisaation kanssa ja lipun hinta veloitetaan suoraveloituksena matkustajan pankkitililtä. Matkakortin suoraveloitusta ei pidetty yhtä kiinnostavana kuin nettilatausta. Siitä oli kiinnostunut 37 % matkakortillisista auton haltijoista Tampereella ja 30 % ympäryskunnissa. Kyselyyn vastanneiden joukossa ja ryhmäkeskusteluissa osa piti suoraveloitusta erittäin hyvänä ja toivottavana, kun taas osa vastaajista ei ollut lainkaan kiinnostunut suoraveloitumahdollisuudesta.

### **Suosituksat lippuvalikoiman ja uusien maksutapavaihtoehtojen kehittämiseksi**

Lippuvalikoimaan suositellaan tulosten perusteella kolmea uutta lipputyyppiä, joista yksi on satunnaisesti joukkoliikennettä käyttäville suunnattu kausilippu ja kaksi muuta ovat luonteeltaan erikoislippuja.

Satunnaisesti joukkoliikennettä käyttäville suunnatuksi kausilipuksi suositellaan matkustuspäiviin oikeuttavaa lipputyyppiä. Matkustuspäiviin oikeuttava lippu olisi aina voimassa kolme kuukautta, mutta matkustustarpeestaan riippuen matkustaja voisi ostaa siihen 10, 20 tai 30 matkustuspäivää. Matkustuspäivän hinta on edullisin 30 matkustuspäivän lipulla ja kallein 10 matkustuspäivän lipulla. Matkustuspäivän kesto on kalenterivuorokausi, ja lippu on haltijakohtainen, jolloin sitä voivat käyttää esimerkiksi saman perheen jäsenet. Matkustuspäivilippu soveltuisi hyvin myös työsuhdelipuksi, mutta lipun on tällöin oltava henkilökohtainen. Lipulla voitaisiin lisätä työsuhdelipun suosiota, sillä nykyiset työsuhdelipuksi tarjolla olevat lipputyytit ovat päivittäiseen matkustukseen suunnattuja kausilippuja.

Matkustuspäiviin oikeuttava lipputyyppi toisi toivottua joustoa kausilippuvalikoimaan, sillä se mukautuu 30 vuorokauden lippua paremmin matkustustarpeen vaihteluihin. Esimerkiksi lomakaudet, kesäajan kulkutapamuutokset ja äkilliset matkustusrutiinien muutokset voivat aiheuttaa muutoksia matkustustarpeissa, jolloin kausilippuun sitoutuminen voi olla matkustajalle hankalaa. Joustavampaan kolmen kuukauden käyttöaikaan sidottuun lippuun sitoutuminen on huomattavasti helpompaa. Toisaalta lipulla on arvolippua kannustavampi olemus, sillä ostetuilla matkustuspäivillä on takaraja ja matkustuspäivän hinta muodostuu sitä pienemmäksi, mitä useampia päiviä matkustaja lipulleen lataa.

Tutkimuksessa arvioitiin matkustuspäiviin oikeuttavan lipputyytin vaikutuksia matkustajamäärään ja lipputuloihin. Laskelmissa on arvioitu, että lipun hankkisi Tampereella 40–50 % ja ympäryskunnissa 30–40 % lipusta kyselytutkimuksen perusteella kiinnostuneista auton haltijoista. Laskelmat laajennettiin myös autottomaan satunnaisesti matkustavaan väestöön Tampereella siten, että heidän oletettiin olevan lipusta yhtä kiinnostuneita kuin autolliset matkustajat. Laskelmien mukaan Tampereella 10–12 % autollisesta ja 8–11 % autottomasta aikuisväestöstä siirtyisi uuden lipputyytin käyttäjiksi. Ympäryskunnissa laskelmat sisältävät vain autollisen aikuisväestön, jossa lipun käyttäjien osuudeksi arvioitiin 13–17 %. Joukkoliikennematkojen määrä kasvaisi uuden lipputyytin myötä Tampereen sisäisessä liikenteessä noin 2 % ja seudullisessa liikenteessä 12–16 %. Lipputuloja lippu lisäisi Tampereella 0,3–0,4 % ja seudullisessa liikenteessä 7–9 %. Uusi lipputyyppi vähentäisi arvo-, sarja- ja kerta-lipuista kertyviä lipputuloja, mutta ei vaikuttaisi merkittävästi kausilippujen lipputuloihin. Uusi lipputyyppi toisi joukkoliikenteeseen myös kokonaan uusia matkustajia.

Uuden lipputyypin soveltuvuutta ja toteutustapoja olisi tarkoituksenmukaista yksityiskohtaisemmin arvioida pilottihankkeen avulla. Kokeilussa uusi matkustuspäiviin oikeuttava lippu voitaisiin suunnata esimerkiksi jonkin ympäryskunnan asukkaille. Työsuhdelippuna sen toimivuutta olisi mahdollista kokeilla esimerkiksi Tampereen kaupungin henkilöstölle suunnattuna työsuhdelippuna, jolloin olisi mahdollista arvioida sen houkuttelevuutta satunnaisesti joukkoliikennettä käyttävien ryhmissä. Kokeiluhankkeessa olisi mahdollista koota tietoa lipun käyttöön ja toteutukseen liittyvistä seikoista ja arvioida yksityiskohtaisemmin lipun kustannusvaikutuksia ja vaikutusta matkustajamäärään. Koska matkustuspäiviin oikeuttava lippu on luonteeltaan hyvin erilainen kuin nykyisin tarjolla olevat lipputyypit, sen käyttöä olisi mielekästä tutkia käytännön kokeilun avulla. Lipun hinnoittelu riippuu ensisijaisesti lipulla tehtävien matkojen määrästä, jota olisi mahdollista arvioida kokeilutulosten perusteella. Toisaalta lipun hinta vaikuttaa merkittävästi lipputyypin houkuttelevuuteen, joten lipun hinnoittelun tulisi olla riittävän kannustava juuri satunnaisesti matkustaville.

Lisäksi lippuvalikoimaan suositellaan tapahtumalippua ja kimppalippua. Tapahtumalippu on pääsylipun ja joukkoliikennelipun yhdistelmä, jolla voi tehdä kaksi joukkoliikennematkaa kaupungin sisäisessä liikenteessä aikaisintaan kolme tuntia ennen tapahtuman alkua aina tapahtumapäivän viimeisiin vuoroihin asti. Korotustarve nykyisiin tapahtumien lippujen hintoihin on melko maltillinen, korkeintaan 1,5 euroa. Kimppalippu on enintään neljän hengen kertalippu. Suositusten mukaisesti lippu olisi ostettava Tampereella etukäteen, mutta seudullisessa liikenteessä sen voisi ostaa myös ajoneuvosta.

Uusina maksutapavaihtoehtoina suositellaan matkakortin nettilatausta ja suoraveloitusta. Lisäksi tutkimuksessa nousi esiin joukkoliikennematkojen laskuttaminen asiakkaalta jälkikäteen. Tällöin matkustaja voisi käyttää matkakorttiaan tarpeen mukaan ja saisi myöhemmin kotiinsa laskun tekemistään matkoista. Jälkikäteen laskutettavana matkan hintaa olisi mahdollista porrastaa matkojen määrän mukaan – mitä enemmän on tehnyt matkoja tietyssä ajassa, sitä edullisemmaksi matkan hinta muotoutuu.

## **Hankkeen tärkeimpiä tuloksia ja havaintoja**

### **Auton haltijoiden joukkoliikenteen käyttö**

- joukkoliikennettä käyttää satunnaisesti 44 % auton haltijoista Tampereella ja 15 % ympäryskunnissa
- auton haltijat tuntevat joukkoliikennetarjonnan asuinalueellaan hyvin, mutta lippuvalikoimasta tiedetään vähemmän
- suurin osa satunnaismatkustajista maksaa joukkoliikennematkat kerta- ja arvo- tai sarjalipuilla

### **Uusien lipputyyppeiden kiinnostavuus**

- yksittäisiin matkoihin ja matkustuspäiviin oikeuttavat lipputyypit kiinnostivat eniten
- kellonaikoihin ja vuorokaudenaikoihin sidotut aikarajoitukset eivät houkuttelleet
- tapahtumalippu ja kimpupalippu kiinnostivat
- haltijakohtaisuus tärkeä etu satunnaismatkustukseen suunnatuissa lipputyypeissä

### **Suosituksia lippuvalikoiman kehittämiseksi**

- satunnaismatkustukseen suunnattu matkustuspäiviin oikeuttava lipputyyppi
  - lippu voimassa kolme kuukautta
  - lippuun ostetaan 10, 20 tai 30 matkustuspäivää
  - matkustuspäivän aikana voi tehdä rajoittamattoman määrän matkoja
  - haltijakohtainen
  - soveltuu työsuhdelipuksi, mutta tällöin lippu olisi henkilökohtainen
  - lipun käyttäjät nykyisiä kerta-, arvo- ja sarjalipuilla maksavia sekä kokonaan uusia matkustajia
- tapahtumalippu eli tapahtuman pääsylipun ja joukkoliikennelipun yhdistelmä
- kimpupalippu

### **Suosituksia maksutapavaihtoehtojen kehittämiseksi**

- matkakortin lataaminen internetissä
- matkakortin suoraveloitus
- joukkoliikennematkojen laskutus asiakkaalta jälkikäteen

# 1 JOHDANTO

## 1.1 Työn taustaa

Autollisuus on viime vuosina lisääntynyt Suomessa huomattavasti. Tutkimusten mukaan autottomien talouksien osuus ei ole merkittävästi vähentynyt, vaan talouksien niin kutsuttujen kakkosautojen määrä on kasvanut. Nykyään jo noin kolmasosa suomalaisista asuu kotitalouksissa, joissa on vähintään kaksi autoa. Autottomissa talouksissa asuu enää joka kuudes. Myös ajokortillisuus on lisääntynyt ja tulee todennäköisesti lisääntymään entisestään tulevina vuosina, jolloin yhä useammalla on auton käyttömahdollisuus. (HLT 2006)

Joukkoliikenteen satunnaismatkustaja asuu tyypillisesti autollisessa taloudessa, jolloin oma auto on vaihtoehtoinen kulkutapa. Satunnaismatkustuksella tarkoitetaan tässä yhteydessä joukkoliikenteen käyttöä korkeintaan muutaman kerran viikossa, kuitenkin vähintään kerran kuukaudessa. Satunnaisesti joukkoliikenteellä matkustavien ryhmä on kaupunkiseuduilla melko suuri, minkä vuoksi autolliset satunnaiskäyttäjät ovat joukkoliikenteen potentiaalisimpia matkustajaryhmiä. Kannustamalla heitä matkustamaan joukkoliikenteellä useammin voidaan joukkoliikenteen matkustajamäärien kehitykseen vaikuttaa huomattavasti. Joukkoliikenteen käytön lisääminen on satunnaismatkustajien keskuudessa hyvinkin mahdollista, sillä heidän on useissa tutkimuksissa havaittu suhtautuvan myönteisesti joukkoliikenteen käytön lisäämiseen sekä arvostavan joukkoliikennepalveluja, vaikkeivät niitä itse käyttäisikään. Erääksi joukkoliikenteen käytön lisäämisen esteeksi mainitaan kuitenkin usein lippujen korkeat hinnat.

Joukkoliikenne on satunnaisesti matkustavalle yleensä kalliimpi kulkutapa kuin sitä päivittäin käyttävälle. Satunnaismatkustaja maksaa matkansa usein kertalipulla, eikä tällöin hyödy useammin matkustaville suunnattujen kausilippujen edullisuudesta. Verrattaessa joukkoliikennelipun hintaa autoilun kustannuksiin saatetaan joukkoliikennelippu mieltää samanhintaiseksi tai jopa autoilua kalliimmaksi. Autollisissa talouksissa auton hankintaan ja ylläpitoon liittyvät päätökset on jo tehty ja autoilun kiinteisiin kustannuksiin on sopeuduttu. Autollisessa taloudessa asuva vertaakin joukkoliikennelipun hintaa yleensä auton käyttökustannuksiin, jolloin joukkoliikenne voi näyttäytyä melko kalliina vaihtoehtona. Tämän vuoksi lipun hinnalla on suuri merkitys, kun pyritään lisäämään satunnaisesti matkustavien joukkoliikenteen käyttöä.

## 1.2 Tutkimuksen tavoitteet ja rajaus

Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, minkälaisilla uusilla lipputyypeillä joukkoliikenteellä satunnaisesti matkustavia voitaisiin kannustaa käyttämään joukkoliikennettä nykyistä useammin. Tavoitteena oli paitsi selvittää satunnaisille matkustajille parhaiten soveltuvia lipputyyppejä, myös arvioida niiden toteuttamismahdollisuuksia ja soveltuvuutta nykyisten ja kehitteillä olevien lippujärjestelmien näkökulmasta. Lisäksi pyrittiin arvioimaan uusien lipputyyppeiden vaikutuksia matkustajamääriin ja lipputuloihin.

Tutkimuksen kohdekaupunkiseutuna on Tampereen seutu, mutta tutkimuksen tulokset ovat yleistettävissä myös muille suurille ja keskisuurille kaupunkiseuduille. Tampereen kaupunkiseutuun kuuluvat Tampereen, Nokian ja Ylöjärven kaupungit sekä Kangasalan, Lempäälän ja Pirkkalan kunnat. Myös Vesilahti kuuluu Tampereen kaupunkiseutuun, mutta ei ole tut-

kimuksessa mukana. Joukkoliikenteen palvelutaso Vesilahdella ei ole yhtä hyvä kuin muissa seudun kunnissa eikä Vesilahti kuulu Tampereen kaupunkiseudun seutulippualueeseen.

Joukkoliikennettä tarkastellaan tässä tutkimuksessa vain kaupunkien sisäisen liikenteen ja seudullisen liikenteen osalta. Tarkastelun kohteena on joukkoliikenne, jota käytetään päivittäisiin matkoihin. Näin ollen esimerkiksi linja-autojen kaukoliikenne sekä pitkämatkainen junaliikenne eivät ole tutkimuksessa mukana.

### **1.3 Tutkimusmenetelmät ja tutkimuksen rakenne**

Kotimaassa ja ulkomailla käytössä olevia lippu- ja taksajärjestelmiä selvitettiin kirjallisuustutkimuksessa, jossa pyrittiin löytämään tietoa erityisesti satunnaisille matkustajille suunnatuista lipputyypeistä. Lisäksi on tutustuttu aiempiin selvityksiin, jotka käsittelevät joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävien liikkumisprofiilia ja mahdollisuuksia joukkoliikenteen käytön lisäämiseen.

Kirjallisuustutkimuksen pohjalta muodostettujen lipputyyppeiden soveltuvuutta tutkittiin auton haltijoille suunnatulla kyselytutkimuksella, joka toteutettiin postikyselynä Tampereen kaupunkiseudulla. Uusien lipputyyppeiden soveltuvuutta ja markkinointia arvioitiin asiantuntijahaastatteluilla. Kyselytutkimuksen tuloksia tarkennettiin ryhmäkeskusteluilla, joissa keskusteltiin houkuttelevimmista lipputyypeistä. Kyselytutkimusten tulosten, asiantuntijahaastatteluiden ja ryhmäkeskustelujen perusteella muodostettiin suosituksen lippuvalikoiman kehittämiseksi.



## 2 JOUKKOLIIKENTEN KÄYTTÖ JA SIIHEN VAIKUTTAVAT TEKIJÄT

### 2.1 Joukkoliikenne kulkutapana

#### 2.1.1 Joukkoliikenteen käyttäjät

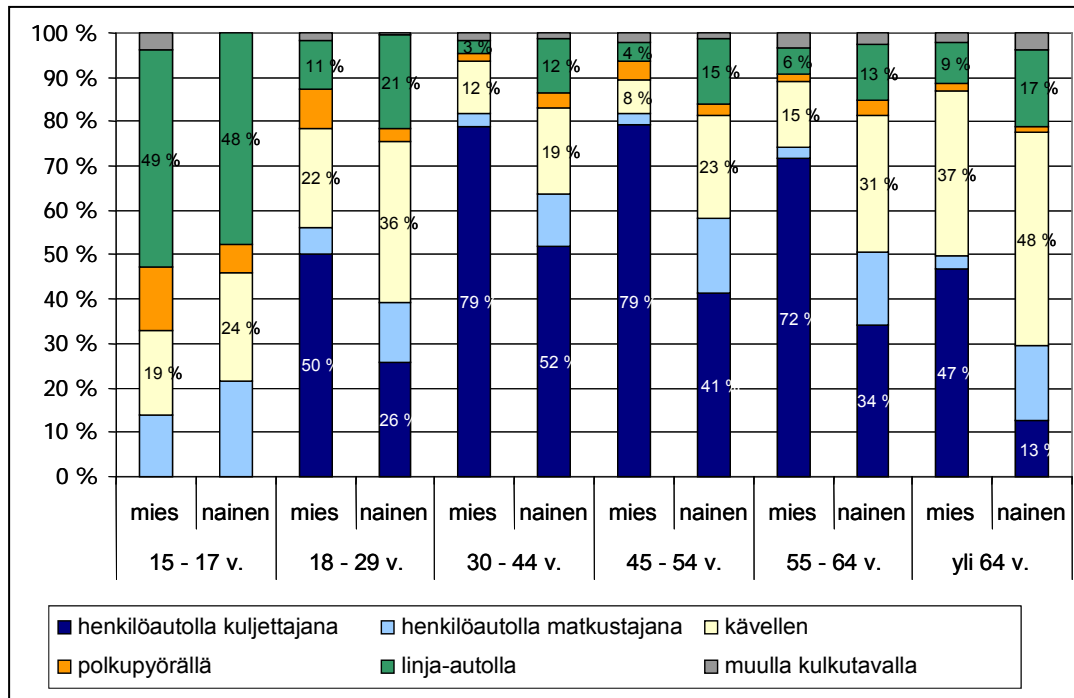
Työpaikan sijainti, vapaa-ajan vietto sekä ostosten suorittaminen ja asiointi aiheuttavat yleensä tarpeen liikkua. Työmatkojen pituus riippuu työpaikan sijainnista suhteessa asuinpaikkaan, ja minimissään niiden määrä on silloin, kun tehdään etätyötä kotona. Vapaa-aikaa voi viettää monella eri tavalla ja valittu tapa vaikuttaa syntyvien matkoja määrään. Kotityöt tehdään kotona eikä matkustustarvetta synny, kun taas vaikkapa teatterissa tai urheilutapahetumassa käynti vaatii matkustamista. Myös ostosten tekeminen ja asiointi vaativat liikkumista, ellei ostoksia tehdä internetin välityksellä kotoa ja asioida esimerkiksi verkkopankissa. Tehtäville matkoille on usein valittavissa eri kulkutapoja, kuten joukkoliikenne tai oma auto.

Suomalaisten päivittäisistä matkoista noin 8 % tehdään julkisilla kulkuneuvoilla (HLT 2006). Tampereen seudulla linja-autolla tehdään noin 12 % seudun sisäisistä matkoista (Kalenoja 2005a). Joukkoliikenteen käytössä on havaittavissa suuria eroja eri väestöryhmien kesken. Joukkoliikenteen käyttäjiä voidaan ryhmitellä monin eri perustein, esimerkiksi iän, sukupuolen ja asuinpaikan mukaan.

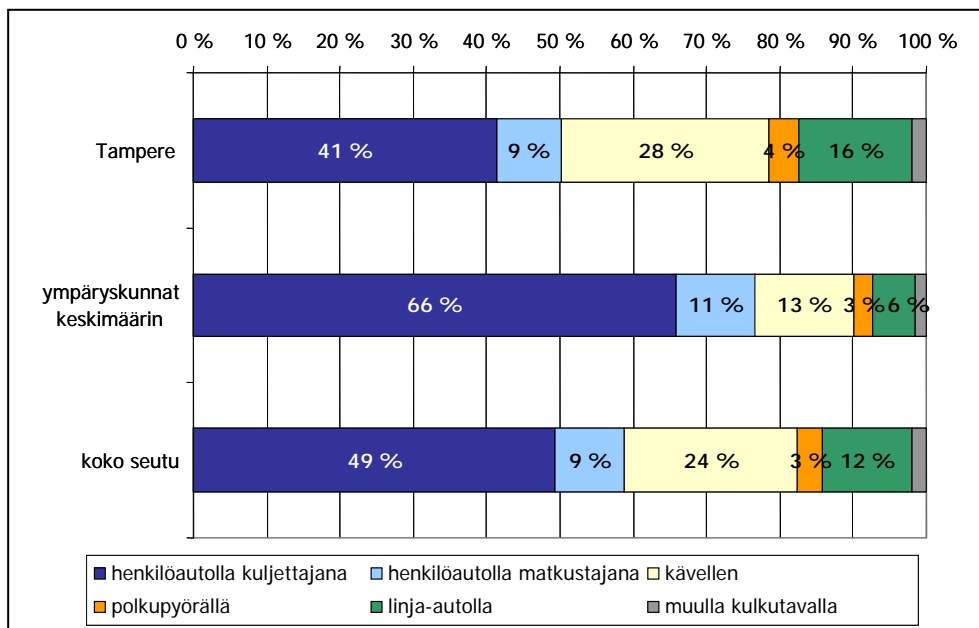
Kuvassa 2.1 on esitetty Tampereen seudun kulkutapajakauma ikäryhmittäin ja sukupuolen mukaan jaoteltuna. Aineisto on kerätty Tampereelta, Kangasalta, Lempäälästä, Nokialta, Pirkkalasta, Vesilahdelta ja Ylöjärveltä talvella 2004–2005 toteutetussa Tampereen seudun henkilöliikennetutkimuksessa. Alle 18-vuotiaat käyttävät joukkoliikennettä eniten, ja toiseksi eniten joukkoliikenteellä matkustavat 18–29-vuotiaat. Myös yli 64-vuotiaat ovat ahkeria joukkoliikennematkustajia, mutta näiden ryhmien väliin jäävissä ikäryhmissä joukkoliikenteen käyttö vähenee. Vähiten joukkoliikenteellä ja vastaavasti eniten henkilöautolla matkustavat 30–44-vuotiaat. Miehet käyttävät joukkoliikennettä jokaisessa ikäluokassa vähemmän kuin naiset. Vastaavasti henkilöauton kuljettajana tehdyt matkat ovat miehillä selvästi yleisempiä kuin naisilla. (Kalenoja 2005a)

Niin kaupunkien kuin kaupunkiseutujenkin sisällä on eroavaisuuksia joukkoliikenteen käytössä. Keskustassa asuvat käyttävät joukkoliikennettä enemmän kuin kaupungin laidoilla asuvat. Kaupunkiseutujen keskuskaupungissa joukkoliikennettä käytetään selvästi enemmän kuin ympäryskunnissa. Kuvasta 2.2 nähdään erot joukkoliikenteen käytössä Tampereen seudulla. Ympäryskunnissa joukkoliikenteen osuus on 10 %-yksikköä pienempi kuin keskuskaupungissa, ja vastaavasti henkilöauton kuljettajana tai matkustajana kuljetaan 27 % enemmän näissä kunnissa. (Kalenoja 2005a)

Joukkoliikenteen matkustajista yhä useammalla on ajokortti ja auto käytettävissään. Vuosina 2004–2005 tehdyn henkilöliikennetutkimuksen mukaan hieman yli 80 % aikuisväestöstä omisti ajokortin, ja autottomassa taloudessa asui vain 17 % väestöstä (HLT 2006). Henkilöauto on mahdollinen kulkutapa yhä useammalle suomalaiselle, ja joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävät henkilöt asuvat yleensä autollisessa taloudessa.



Kuva 2.1 Kulkutapajakauma sukupuolittain ja ikäryhmittäin Tampereen seudulla talvella 2004-2005. (Kalenjoja 2005a)

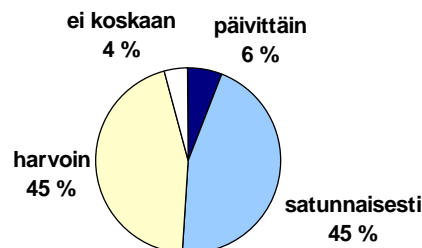


Kuva 2.2 Kulkutapajakauma Tampereen seudun sisäisillä matkoilla talvella 2004-2005. (Kalenjoja 2005a)

Kulkutapavalintoja suomalaisissa kaupungeissa selvittäneissä tutkimuksissa (Voltti ja Karasmaa 2006, Voltti ja Luoma 2007) muodostettiin erilaisia liikkujaryhmiä sen perusteella, mitä kulkutapaa henkilö yleensä käyttää ja kuinka paljon sen käyttöön on sitouduttu. Ryhmät olivat vannoutuneet autoilijat, autoilijat, joukkoliikenteen kanta-asiakkaat, jalan tai pyörällä kulkijat sekä kulkutapojen sekakäyttäjät. Vannoutuneet autoilijat ja autoilijat käyttävät henkilöautoa lähes kaikilla tekemillään matkoilla ja heidän taloudessaan on yleensä useampi

kuin yksi auto. Joukkoliikenteen kanta-asiakkaat ovat tyypillisesti autottomia henkilöitä, jotka tekevät matkansa pääsääntöisesti joukkoliikenteellä. Kulutusajon sekakäyttäjät käyttävät henkilöautoa ja joukkoliikennettä sekä kävelevät ja pyöräilevät, ja heidän joukossaan on suurin osa tämän tutkimuksen kohderyhmään kuuluvia eli joukkoliikenteen satunnaismatkustajia. Kulutusajon sekakäyttäjät on Tampereella lähes 15 % ja pääkaupunkiseudulla noin 20 % asukkaista. Tutkimuksessa selvitettiin myös, kuinka usein vastaajilla oli auto käytettävissään. Noin kahdella kolmesta satunnaismatkustajasta oli auto käytettävissään yleensä, lähes aina tai lähes aina. Vain noin viidennes tästä ryhmästä ilmoitti, että heillä on auton käyttömahdollisuus hyvin harvoin tai ei koskaan. (Volti ja Luoma 2007)

Joukkoliikenteen satunnaismatkustajien osuus on merkittävä auton haltijoiden keskuudessa. Tampereella auton haltijoista lähes 45 % käyttää joukkoliikennettä satunnaisesti (kuva 2.3). Satunnaiseen joukkoliikenteen käyttöön on tässä laskettu matkustus vähintään kerran kuukaudessa, kuitenkin korkeintaan kolme kertaa viikossa. Satunnaismatkustajien osuus jakaantuu siten, että 1–3 kertaa viikossa matkustavia on 19 %, 2–3 kertaa kuukaudessa matkustavia 16 % ja kerran kuukaudessa matkustavia 10 %. Päivittäin tai lähes päivittäin joukkoliikennettä käyttää vain 6 % tamperelaisista auton haltijoista. Muutaman kerran vuodessa tai vieläkin harvemmin joukkoliikennettä käyttävien osuus on yhtä suuri kuin satunnaisesti matkustavien, eli 45 %. Vain hieman yli 4 % auton haltijoista ilmoitti, ettei käytä joukkoliikennettä ollenkaan. Tiedot perustuvat vuonna 2005 suoritettuun joukkoliikennematkan eri osien painoarvoja selvittäneeseen tutkimukseen, jonka yhteydessä tutkittiin auton haltijoiden joukkoliikenteen käyttöä. (Kalenoja et al. 2006b)

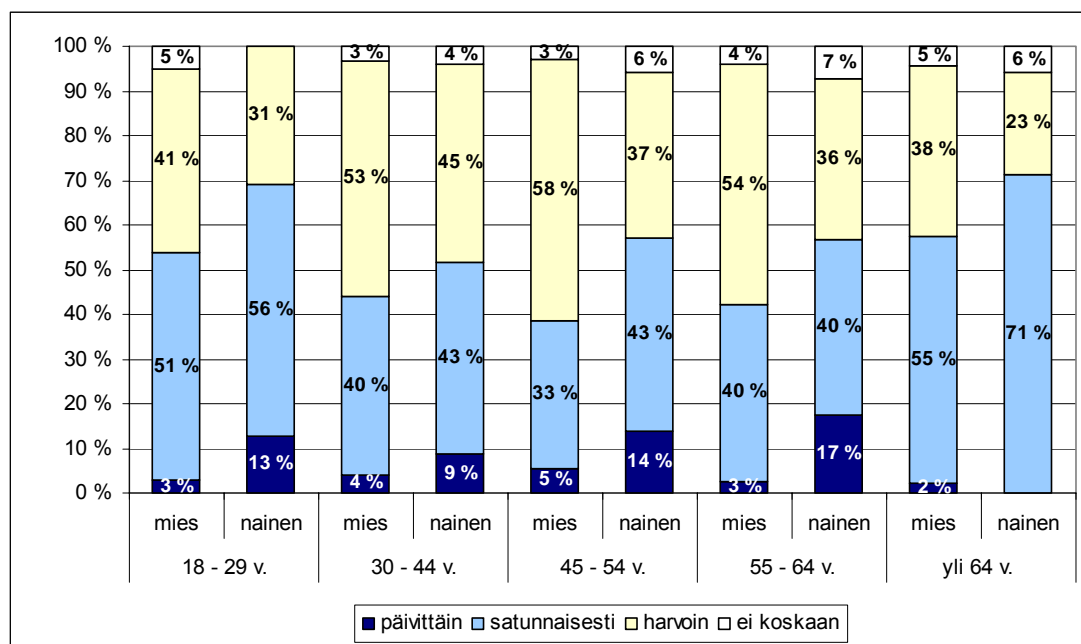


Kuva 2.3 Henkilöauton haltijoiden joukkoliikenteen käyttö Tampereella. (Kalenoja et al. 2006b)

Auton haltijoiden joukkoliikenteen käytössä on jonkin verran eroja, kun käyttöä tarkastellaan iän ja sukupuolen mukaan (kuva 2.4). Naiset ovat miehiä ahkerampia joukkoliikenteen käyttäjiä jokaisessa ikäryhmässä. Satunnaisesti matkustavien osuus on kuitenkin sukupuolesta ja iästä riippumatta jokaisessa luokassa vähintään kolmannes. Satunnaiseen joukkoliikenteen käyttöön on tässäkin laskettu matkustus vähintään kerran kuukaudessa, kuitenkin korkeintaan kolme kertaa viikossa. (Kalenoja et al. 2006b)

Joukkoliikenteen satunnaiskäyttäjät on kaikissa ikäryhmissä sukupuolesta riippumatta. Ryhmää yhdistävä piirre on auton käyttömahdollisuus. Satunnaiskäyttäjät ovat suuri, mutta potentiaalinen ryhmä joukkoliikenteen käytön lisäämisessä. Vannoutuneiden autoilijoiden ehdottomaan auton käyttöön liittyy monia vaikeasti muutettavia tekijöitä, joita voivat olla esimerkiksi auton tarve työn tai terveydentilan vuoksi, tai vaikkapa autoiluun liittyvät mieliteet ja asenteet. Satunnaismatkustajien kannustaminen joukkoliikenteen käyttöön useammin on kuitenkin mahdollista, sillä joukkoliikennettä silloin tällöin käyttävä on tietoisempi esimerkiksi joukkoliikenteen palvelutasosta ja matka-ajoista kuin vannoutunut autoilija. Li-

säksi vannoutuneet autoilijat eivät useinkaan ota huomioon matkan hintaa, mutta satunnaismatkustajille matkan hinnalla on enemmän merkitystä (Voltti ja Luoma 2007).



Kuva 2.4 Auton haltijoiden joukkoliikenteen käyttö ikäryhmittäin ja sukupuolen mukaan Tampereella. (Kalenola et al. 2006b)

### 2.1.2 Matkaryhmät

Eri kulkutavoilla tehtyjä matkoja tarkasteltaessa matkat jaetaan usein eri ryhmiin niiden tarkoituksen mukaan. Työmatkoilla tarkoitetaan kodin ja työpaikan välillä tehtäviä itse maksettavia matkoja ja koulu- ja opiskelumatkoilla vastaavasti kodin ja koulun tai opiskelupaikan välisiä matkoja. Työasiointimatkoilla tarkoitetaan työhön liittyviä matkoja, jotka eivät ole kodin ja työpaikan välisiä päivittäisiä matkoja. Niiden kesto ja määränpää vaihtelevat, ja ne voivat suuntautua myös ulkomaille. Ostos- ja asiointimatkat erotetaan muista vapaa-ajan matkoista, ja tähän ryhmään kuuluvat myös toisen henkilön kyyditsemiseksi tehtävät matkat. Ostosmatkoista voidaan lisäksi vielä erikseen tarkastella päivittäistavaroiden ostosmatkoja. Vapaa-ajan matkoja voidaan käsitellä sellaisenaan yhtenä ryhmänä tai jakaa ne mökki-, vierailu- ja muihin vapaa-ajan matkoihin. (HLT 2006)

Suomalaisten päivittäin tekemien matkojen lukumäärät ja suoritteet matkaryhmien mukaan on esitetty taulukossa 2.1. Luvut perustuvat vuosina 2004–2005 toteutettuun valtakunnalliseen henkilöliikennetutkimukseen. Sekä lukumäärällisesti että suoritteella mitattuna eniten tehdään muita vapaa-ajan matkoja, ostos- ja asiointimatkoja sekä työmatkoja. (HLT 2006)

Henkilöauto on yleisin kulkutapa lähes kaikissa matkaryhmissä. Joukkoliikennettä käytetään eniten koulunkäyntiin ja opiskeluun liittyvillä matkoilla, joilla henkilöauton käyttö sen sijaan on vähäisintä. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (HLT 2006) mukaan näistä matkoista viidennes tehtiin joukkoliikenteellä ja henkilöautolla tehtyjen matkojen osuus oli vain muutamia prosenttiyksiköitä suurempi. Suoritteella mitattuna joukkoliikenteen osuus oli jopa hieman suurempi. Tampereella koulu- ja opiskelumatkoista selvästi suurin osa (noin

36 %) tehtiin joukkoliikenteellä ja Tampereen ympäryskunnissakin joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen osuus oli noin neljännes kaikista kouluun ja opiskeluun liittyvistä matkoista (Kalenoja 2005a).

*Taulukko 2.1 Liikkumisen tunnuslukuja matkaryhmittäin. (HLT 2006)*

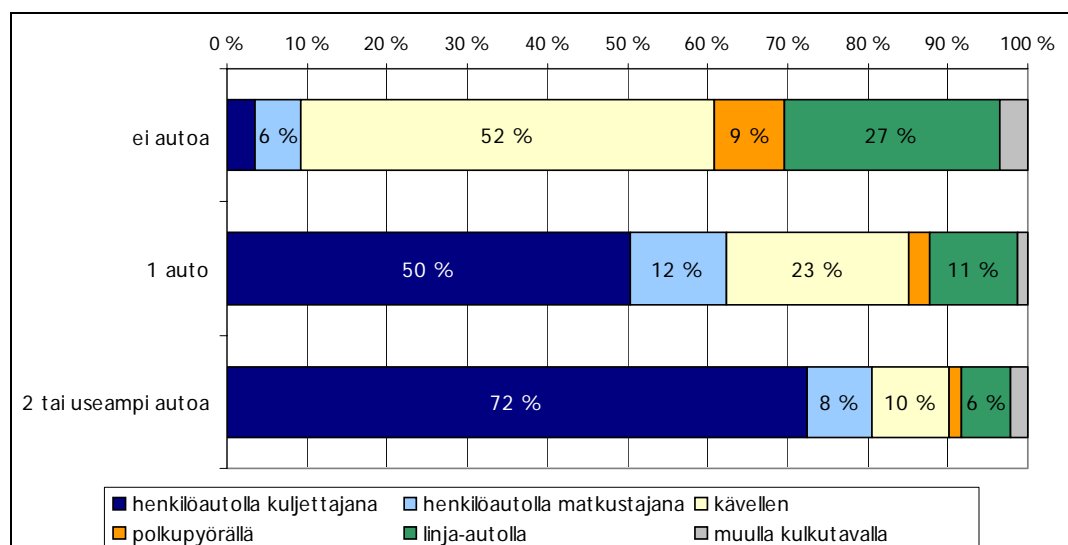
Matkaryhmä	Matkaluku matkaa/hlö/vrk	Osuus kaikista matkoista %	Matkasuorite km/hlö/vrk	Osuus koko suoritteesta %
työ	0,55	19	7,4	18
koulu / opiskelu	0,22	8	1,6	4
työasia	0,12	4	3,9	9
ostos / asiointi	0,77	27	5,8	14
vierailu	0,37	13	8,7	21
mökki	0,05	2	2,6	6
muu vapaa-aika	0,79	28	11,8	28
yhteensä	2,87	100	41,8	100

Toiseksi eniten joukkoliikennettä käytetään työmatkoilla. Valtakunnallisesti noin 10 % työmatkoista tehdään joukkoliikenteellä ja lähes 70 % henkilöautolla. Henkilöautolla tehtyjen matkojen osuus koko työmatkasuoritteesta on noin 80 %. Tampereen seudulla ero Tampereen ja ympäryskuntien välillä on huomattava, sillä keskustaungissa noin viidennes ja ympäryskunnissa vain noin kymmenesosa työmatkoista tehdään linja-autolla. Ympäryskunnissa asuvista 77 % tekee työmatkansa henkilöautolla joko kuljettajana tai matkustajana, kun Tampereella asuvilla vastaava osuus on 58 %. (Kalenoja 2005a, HLT 2006)

Työ-, koulu- ja opiskelumatkojen lisäksi muissa matkaryhmissä joukkoliikenteen osuus jää valtakunnallisesti viiden prosentin tuntumaan tai sen alle. Suoritteella mitattuna joukkoliikenteen käyttö vierailumatkoilla sekä muilla vapaa-ajan matkoilla ylittää samalle tasolle työmatkojen kanssa joukkoliikenteen osuuden ollessa 12 % kunkin matkaryhmän suoritteesta. Vähiten joukkoliikennettä käytetään mökkimatkoilla, jotka tehdään lähes yksinomaan omalla autolla. (HLT 2006)

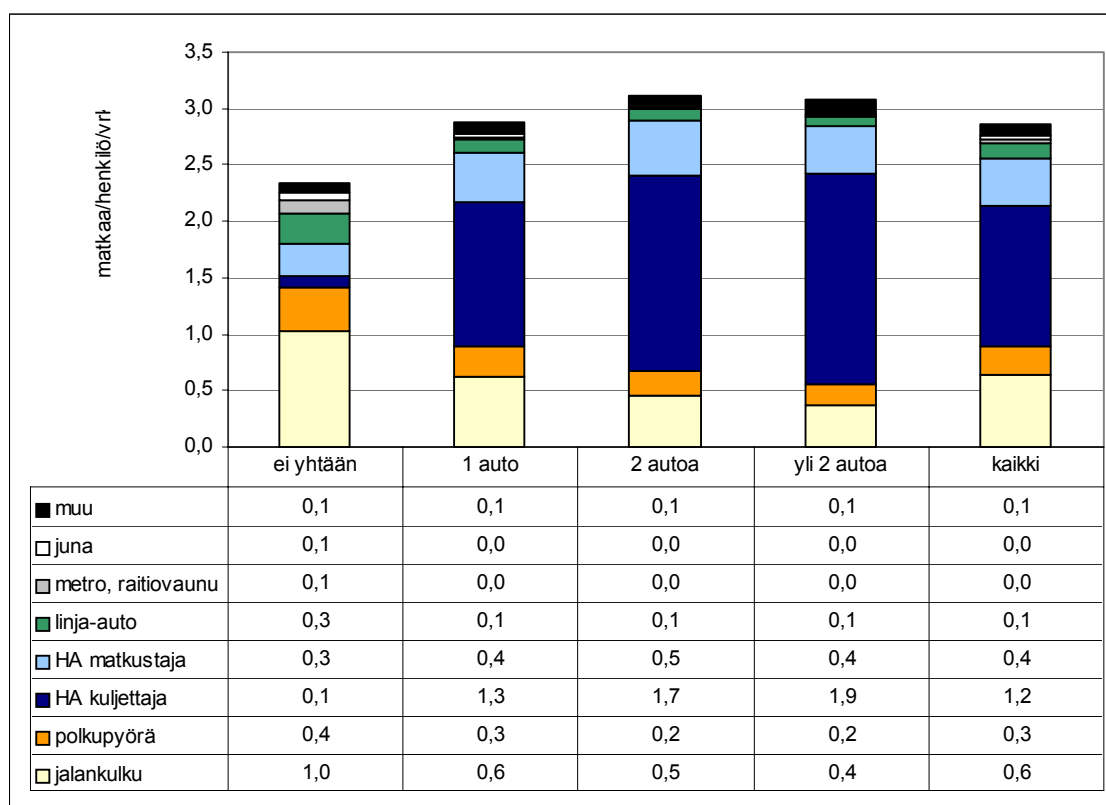
### *2.1.3 Liikkumisen mahdollisuudet ja rajoitukset*

Liikkumisen mahdollisuudet ja rajoitukset vaikuttavat olennaisesti yksilön matkustamiseen ja valittuihin kulkutapoihin. Niitä ovat muun muassa ajokortillisuus, henkilöauton käyttömahdollisuus, terveydentila sekä taloudellinen tilanne. (Kiiskilä 1999) Ajokortin omistaminen ja auton käyttömahdollisuus vaikuttavat joukkoliikenteen käyttöön sitä alentavasti, sillä ne tarjoavat henkilöauton vaihtoehdoksi joukkoliikenteelle. Niille, joilla ei ole ajokorttia tai autoa käytettävissä, on joukkoliikenne usein ainoa mahdollinen kulkutapa, jos pyöräilyä ja kävelyä ei oteta huomioon. Kuvassa 2.5 on esitetty kotitalouden käytettävissä olevien autojen lukumäärän vaikutus valittuihin kulkutapoihin. Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn osuus on suurin niillä asukkailla, joiden taloudessa ei ole autoa. Kun autoja on kotitalouden käytettävissä vähintään kaksi, vähenee joukkoliikenteen käyttö selvästi. (Kalenoja 2005b)



Kuva 2.5 Kulkutapajakauma talouden käytössä olevien autojen lukumäärän mukaan Tampereen seudulla. (Kalenoja 2005b)

Auton käyttömahdollisuus paitsi lisää henkilöautolla kuljettajana tai matkustajana tehtyjen matkojen määrää, se myös ylipäättään lisää matkustusta (kuva 2.6). Autottomissa talouksissa asuvat tekevät vuorokaudessa vähemmän matkoja kuin autollisissa talouksissa asuvat. Lisäksi autottomien tekemät matkat ovat lyhyempiä kuin autollisten. Autottomissa talouksissa asuvat tekevät vähemmän matkoja henkilöautolla, mutta vastaavasti enemmän joukkoliikenteellä, kävellen ja pyörällä. (HLT 2006)



Kuva 2.6 Kotitalouden autonomistus ja tehtyjen matkojen lukumäärä kulkutavoittain. (HLT 2006)

Terveydelliset syyt voivat estää joukkoliikenteen tai henkilöauton käytön. Joukkoliikenteen käyttöä esimerkiksi liikuntaesteisten keskuudessa on pyritty helpottamaan muun muassa matalalattiabusseilla sekä esteettömillä joukkoliikennepysäkeillä ja -asemilla. Taloudelliset tekijät vaikuttavat myös ihmisten liikkuvuuteen ja kulkutapavalintoihin. Asuntokunnan tulot vaikuttavat henkilöauton hankintaan ja sitä kautta myös tehtyjen matkojen määrään. Talouden vuositulojen kasvaessa yhä suurempi osa matkoista tehdään henkilöautolla ja kävelyn, pyöräilyn osuus sekä joukkoliikenteen käyttö vähenevät. Joukkoliikenteen osuudessa tulo- luokittain ei kuitenkaan ole merkittäviä eroja. Tehtyjen matkojen kokonaismäärä kasvaa vuositulojen kasvaessa aina 50 000 euroon asti, jonka jälkeen se vähenee. Tämä selittyy muun muassa enemmän ansaitsevien pienemmällä vapaa-ajan matkojen määrällä. (HLT 2006)

#### *2.1.4 Arvot, asenteet ja mielipiteet*

Arvot, asenteet ja mielipiteet vaikuttavat yksilön tekemiin ratkaisuihin ja siten myös matkustuspäätöksiin. Nämä käsitteet ovat melko vaikeasti määriteltävissä. Mielipiteet liittyvät konkreettisimpiin asioihin, ovat pinnallisimpia ja nopeimmin muuttuvia, kun taas asenteet ovat syvemmällä ja hitaammin muuttuvia. Arvot liittyvät siihen, mikä on hyvää, arvokasta ja tavoiteltavaa, ja ne ovat kaikkein syvimmällä ja hitaimmin muuttuvia. (Levomäki 1998) Ympäristöarvoja tärkeinä pitävät ovat usein joukkoliikenteen käyttäjiä tai jalankulkijoita tai pyöräilijöitä, kun taas auton haltijat saattavat pitää muita asioita tärkeämpinä. Autottomat pitävät autoiluun liittyviä kielteisiä asioita tärkeämpinä kuin autolliset, vastaavasti autolliset korostavat autoilun hyviä puolia. (Kiiskilä 2000)

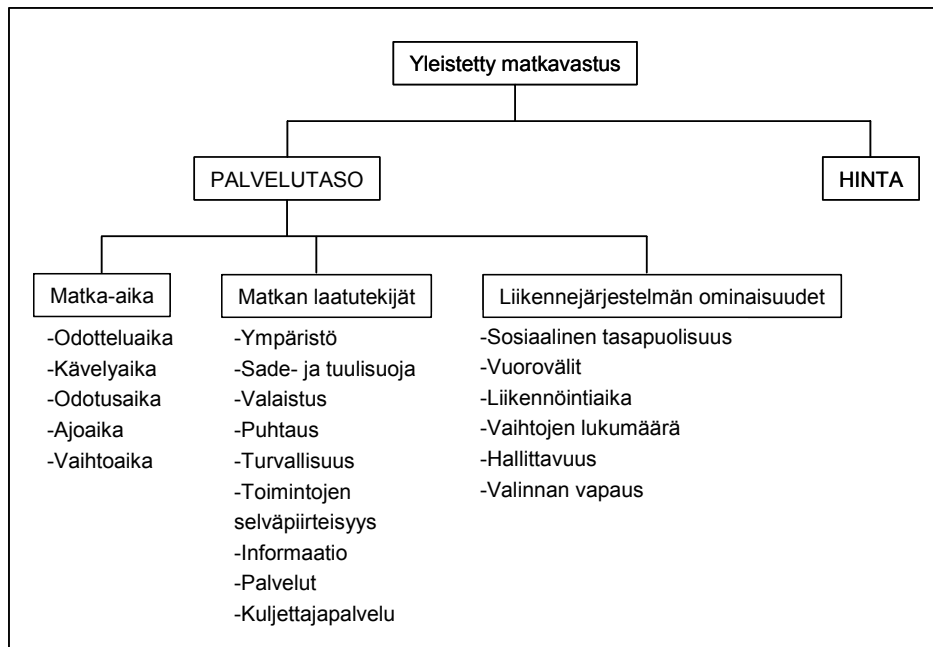
Asenteisiin ja mielipiteisiin voidaan vaikuttaa lisäämällä tietoa ja kokemuksia. Esimerkkinä tästä on vannoutuneiden autoilijoiden tutustuttaminen joukkoliikenteeseen. Vuonna 2005 tehdyssä tutkimuksessa selvitettiin pääsääntöisesti omalla autolla liikkuvien käsityksiä joukkoliikenteestä. Tutkimuksessa oli mukana 40 pääkaupunkiseudulla asuvaa henkilöä, joille annettiin ilmainen joukkoliikenteen kausilippu käyttöön 2–4 viikoksi. Heidän mielipiteitään ja kokemuksiaan tutkittiin ennen ja jälkeen kokeilukauden. Tutkimuksen tulokset olivat melko myönteisiä, sillä kokeilun jälkeen autoilijat eivät pitäneet auton omistamista yhtä välttämättömänä kuin ennen kokeilua. Hyvin harvoin joukkoliikennettä käyttäneet pitivät joukkoliikennettä helpompana ja täsmällisempänä kuin olivat aikaisemmin arvioineet. Viidennes osallistujista aikoi käyttää joukkoliikennettä aikaisempaa useammin. Näistä suurin osa oli jo joukkoliikenteen satunnaismatkustajia, eli niitä autoilijoita, jotka käyttivät joukkoliikennettä viikoittain. Vannoutuneiden autoilijoiden saaminen joukkoliikenteen käyttäjiksi näyttää siis edelleen olevan haasteellinen tehtävä. (Laine et al. 2005)

Kiotossa vuonna 2003 tehdyssä tutkimuksessa selvitettiin väliaikaisen kulkutapamuutoksen vaikutusta autoilijoiden liikkumistottumuksiin. Tutkimukseen valittiin 43 autoilijaa, joista muodostettiin testiryhmä ja vertailuryhmä. Ainoastaan testiryhmälle annettiin joukkoliikenteen kausilippu kuukaudeksi käyttöön, eikä vertailuryhmä tiennyt testiryhmän olemassaolosta. Tutkimukseen osallistuneiden mielipiteitä tutkittiin ennen ilmaista joukkoliikenteen käyttöjaksoa, heti kokeilun päätyttyä sekä kuukausi päättymisen jälkeen. Tulokset osoittivat, että testiryhmässä olleiden asenteet joukkoliikennettä kohtaan muuttuivat kokeilun myötä myönteisemmiksi. Joukkoliikenteen käyttö yleistyi, kun taas auton käyttö väheni. Tulokset siis tukivat tutkimuksen lähtökohtana ollutta väitettä, jonka mukaan väliaikaisellakin muutoksella voidaan saada aikaan pysyviä vaikutuksia. (Fujii ja Kitamura 2003)

## 2.2 Palvelutaso

### 2.2.1 Palvelutason käsite ja merkitys

Joukkoliikennematka koostuu eri tekijöistä, jotka vaikuttavat siihen, kuinka rasittavana matka koetaan. Tämä puolestaan vaikuttaa matkustajien tekemiin valintoihin. Rasittavuuden määrittämisessä käytetään usein yleistettyä matkavastusta, joka koostuu palvelutasosta ja matkakustannuksista (kuva 2.7). Palvelutaso kuvaa matkan kokonaislaatua ja muodostuu matka-ajasta, matkan laatutekijöistä ja liikennejärjestelmän ominaisuuksista. Palvelutasotekijät ja matkan hinta muutetaan yhteismitallisiksi eli yleensä ajaksi tai rahaksi, jolloin puhutaan vastaavasti yleistetystä matka-ajasta tai yleistetystä kustannuksesta. Tieto eri tekijöiden osuudesta yleistetyssä matkavastuksessa on tärkeää, jotta kehittämistoimenpiteet voidaan kohdistaa esimerkiksi tärkeimpään palvelutason osatekijään. (Ojala ja Pursula 1994)



Kuva 2.7 Yleistetty matkavastus ja palvelutason osatekijät. (Ojala ja Pursula 1994)

Palvelutasoa voidaan tarkastella eri osapuolten kannalta. Tällöin näkökulma palvelutasoon voi vaihdella. Keskeisiä osapuolia ovat asukkaat ja matkustajat, kunta ja yhteiskunta sekä liikenteenharjoittaja. Joukkoliikenteen matkustajien kannalta tärkeää on joukkoliikenteen käytön mukavuus ja soveltuvuus. Uusille joukkoliikennematkustajille olisi tärkeää löytää palvelutason ja matkakustannusten hyvä tasapaino joukkoliikennematkustuksen aloittamiseksi. Kunnan ja yhteiskunnan näkökulma palvelutasoon liittyy yhteiskunnan toimivuuteen ja resursseihin sekä asukkaiden tarpeisiin ja liikkumismahdollisuuksien tasapuolisuuteen. Liikenteenharjoittaja puolestaan tarkastelee palvelutasoa usein taloudelliselta kannalta. (Liikenneministeriö 1991, Karasmaa 2000)

Eri palvelutekijöiden arvostus riippuu monesta tekijästä jopa saman tarkastelijaryhmän sisällä, eikä palvelutasotekijöille ole olemassa yksiselitteistä tärkeysjärjestystä. Vaikuttavia tekijöitä ovat muun muassa joukkoliikenteen tyyppi, olosuhteet ja matkustajan henkilökohtaiset arvostukset. Paikallisliikenteessä esimerkiksi vuoroväli ja maksujärjestelmä ovat tärkeitä,

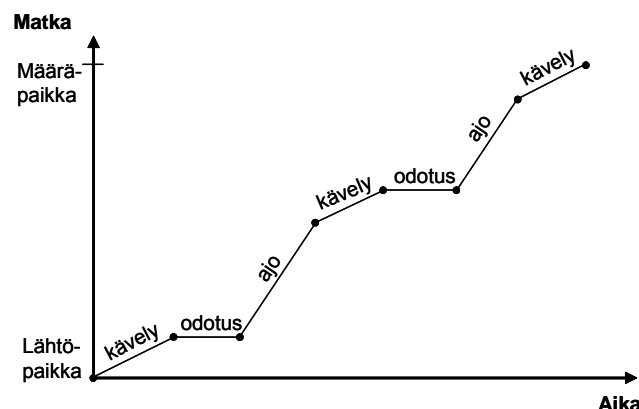


kun taas palveluliikenteessä korostuu kävelymatka ja informaatio. Yöaikaan arvostetaan eri asioita kuin päiväsaikaan matkustettaessa, ja työmatkalla hyvinkin tärkeillä palvelutasotekijöillä ei ehkä olekaan niin suuri merkitys tehtäessä vapaa-ajan matkoja. Palvelutasotekijöiden merkitys eri matkustajaryhmille vaihtelee myös suuresti. Toiset arvostavat lyhyttä ajoaikaa, kun taas toisille vaihdoton yhteys on oleellista. Muun muassa matkustajan ikä ja terveys vaikuttavat palvelutasotekijöiden arvostamiseen, samoin esimerkiksi auton käyttömahdollisuus. (Karasmaa 2000, Pesonen et al. 2006)

Palvelutaso voidaan esittää kolmitasoisena mallina, jonka mukaan eri alueilla ja erilaisissa olosuhteissa myös joukkoliikenteen palvelutaso on erilainen. Tasot ovat perustaso, tavoitetaso ja kilpailutaso. Alimmalla eli perustasolla tyydytetään autottomien asukkaiden perusliikkumistarpeet ja yhdyskunnan toimintojen sijoittumisen aiheuttamat liikkumistarpeet, kuten koulu- ja työmatkat. Tavoitetasolla tarjotaan asukkaille joukkoliikenteen palveluja erikseen määriteltujen kuntakohtaisten tavoitteiden mukaisesti. Tavoitetason liikennöinti on jo selvästi kaupunkimaista paikallisliikennettä. Korkeimmalla tasolla eli kilpailutasolla joukkoliikenne pyritään järjestämään henkilöauton kanssa kilpailukykyiseksi kulkutavaksi, ja tavoitteena on luoda tasavertainen liikennejärjestelmä. Joukkoliikenteen palvelutaso määräytyy yleensä kaupunkikoon perusteella, mutta siihen vaikuttaa myös muun muassa yhdyskuntarakenne. (Liikenneministeriö 1991)

## 2.2.2 Matkan osavaiheet

Joukkoliikenteen matka-aika on tärkeä palvelutasotekijä ja koostuu itse kulkuneuvossa vietetyn ajoajan lisäksi monesta muustakin osatekijästä. Henkilöautoliikenne voittaa usein joukkoliikenteen matka-ajassa, sillä matkustaja ei itse voi vaikuttaa kovinkaan moneen osavaiheeseen joukkoliikenteen matka-ajassa. Joukkoliikenteen matka-aika muodostuu kuvan 2.8 mukaisesti kävely- ja odotusajasta sekä ajoajasta. (Kalenoja et al. 2006a, Ojala ja Pursula 1994)



Kuva 2.8 Joukkoliikennematkan osavaiheet. (Mukaillen Kalenoja et al. 2006a, Ojala ja Pursula 1994)

Joukkoliikenteen matka-aikaan lasketaan usein mukaan matkaa edeltävä odottelu-aika, joka aiheutuu joukkoliikenteen aikataulun ja oman toiminnan yhteensopimattomuudesta. Kotona joukkoliikennevälineen odottamista ei välttämättä edes koeta matkan osaksi, sillä aika voidaan käyttää hyödyksi eri tavoin. Sen sijaan odottelu esimerkiksi työpaikalla kiinteän työ-

vuoron jälkeen tuntuu selvästi odottamiselta. Kävelyaika muodostuu matkan alussa kävelystä pysäkillä, mahdollisesti vaihdon yhteydessä pysäkkien sijainnin aiheuttamasta kävelystä sekä kävelystä määränpäähän matkan lopussa. Odotusajalla tarkoitetaan lähinnä pysäkillä vietettyä aikaa kulkuneuvoa odottaessa. Ajoaika koostuu ajoneuvon noususta, ajosta pysähdyksineen ja ajoneuvosta poistumisesta. (Ojala ja Pursula 1994)

Matka-ajan eri osavaiheita arvostetaan eri tavoin muun muassa matkan tyypistä ja matkustajaryhmästä riippuen. Joukkoliikennematkan eri osien painoarvoja selvittäneessä tutkimuksessa (Kalenoja et al. 2006a) havaittiin, että kävelyaika koettiin ajoaikaan verrattuna 1,6–1,7-kertaiseksi joukkoliikennematkustajien keskuudessa ja 1,2–1,3-kertaiseksi auton haltijoiden keskuudessa. Nykyiset bussimatkustajat olivat siis kriittisimpiä kävelyaian suhteen. Vaihdon koettiin vastaavan noin 10–14 minuutin ajoaikaa linja-autossa. Tutkimuksen mukaan nuoret joukkoliikennematkustajat kokivat niin kävely-, odotus- kuin vaihtoajankin rasittavammaksi kuin muut matkustajaryhmät. Ostos- ja asiointimatkoilla kävelyaian painoarvo koettiin muita matkoja suuremmaksi. Tutkimuksen tulokset osoittivat, että matkan eri osavaiheiden painoarvot olivat lähes samat riippumatta siitä, käyttääkö joukkoliikennettä päivittäin, satunnaisesti vai harvoin.

### 2.2.3 Matkan laatutekijät

Matkan laatutekijät vaikuttavat matkustusmukavuuteen ja viihtyvyyteen joukkoliikennematkan aikana ja kattavat siten pysäkit, ajoneuvot ja asemat. Kuvassa 2.7 esitettiin matkan laatuun vaikuttavia tekijöitä. Ympäristö vaikuttaa yleisesti matkan kokemiseen ja sen vuoksi joukkoliikennenympäristön tulisi muun kaupunkiympäristön tapaan viihtyisä ja turvallinen. Sade- ja tuulisuuja pysäkeillä ja asemilla vähentää kävely- ja odotusajan rasittavuutta. Myös valaistus on tärkeää muun muassa turvallisuuden kannalta, ja sen merkitys korostuu erityisesti vanhempien matkustajien keskuudessa. Myös ympäristön siisteys vaikuttaa oleellisesti viihtyvyyteen. (Ojala ja Pursula 1994)

Turvallisuudella palvelutasotekijänä tarkoitetaan liikenneturvallisuutta ja sosiaalista turvallisuutta. Liikenneturvallisuus korostuu erityisesti pysäkeillä ja niille johtaville reiteillä, sillä siellä tapahtuvat monet joukkoliikenteen henkilövahingot. Sosiaalinen turvallisuus koetaan eri tavoin muun muassa ajankohdasta ja olosuhteista riippuen. Joukkoliikenteen arkivuorot koetaan yleensä turvallisiksi, mutta erityisesti viikonlopun myöhäisvuoroissa esiintyy turvatomuutta aiheuttavia tekijöitä. Osa matkustajista välttää joukkoliikenteen käyttöä tiettyinä ajankohtina tai tietyillä alueilla, koska tuntevat henkilökohtaisen turvallisuutensa riittämättömäksi. Tähän vaikuttavat erityisesti häiriköinnin tai väkivallan näkeminen tai kohteeksi joutuminen. Suomessa eniten turvallisuuteen liittyviä ongelmia on pääkaupunkiseudun joukkoliikenteessä, mutta niitä esiintyy myös muissa kaupungeissa. (Forsblom ja Happonen 2006)

Toimintojen selväpiirteisyys ja informaatio ovat myös oleellisia palvelutasotekijöitä, jotka helpottavat joukkoliikenteen käyttöä. Informaatio käsittää esimerkiksi ajoneuvojen määränpääkyltit, pysäkkikyltit, kuulutukset ja kartat. Palvelut asemilla ja kuljettajapalvelu vaikuttavat nekin koettuun joukkoliikennematkan laatuun. Kuljettajapalvelulla tarkoitetaan saatua asiakaspalvelua ja kuljettajan ajotapaa. Ajotapa on hyvin tärkeä tekijä, joka vaikuttaa myös matkustajien kokemaan turvallisuuteen. Kuljettajan rauhallinen ajotapa luo ajoneuvon tur-

vallisen ilmapiirin, mutta esimerkiksi matkapuhelinta ajon aikana käyttävä kuljettaja saa aikaan turvattoman vaikutelman. (Forsblom ja Happonen 2006, Ojala ja Pursula 1994)

Matkan laatutekijöiden arvottaminen ei ole yksiselitteistä. Niitä ei voida määrällisesti mitata tai verrata matka-aikaan. Matkustajan kannalta matkan laatu muodostuu saadusta palvelusta sekä matkan kokemisesta suhteessa siihen liittyviin odotuksiin. Laatutekijöiden merkitystä voidaan arvioida maksuhalukkuustutkimusten avulla, jolloin tiedustellaan halukkuutta maksaa tietyn laatuun vaikuttavan tekijän muuttamisesta tai parantamisesta. (Pesonen et al. 2006)

#### *2.2.4 Liikennejärjestelmän ominaisuudet*

Joukkoliikennematkan eri vaiheiden keston sekä mukavuuden ja viihtyvyyden lisäksi palvelutasoon vaikuttavat liikennejärjestelmän ominaisuudet. Näistä eräs on sosiaalinen tasapuolisuus, jolla tarkoitetaan joukkoliikenteen mahdollisuutta olla kansalaisten käytettävissä varallisuudesta, kunnosta ja iästä riippumatta. Myös vuorovälit, liikennöinti-aika ja vaihtojen lukumäärä ovat liikennöintijärjestelmään liittyviä ominaisuuksia. Vuoroväli vaikuttaa matkan keston, sillä odotus- ja odotteluajat kasvavat vuorovälien pidentyessä. Liikennöinti-aikala puolestaan tarkoitetaan joukkoliikennepalvelujen käytettävissä oloaikaa, toisin sanoen vuorokaudenaikaa, jolloin tietty linja on käytettävissä. Liikennöinti-aika vaihtelee muun muassa kaupungin koon ja ajankohdan mukaan. Vaihdoilla tarkoitetaan joukkoliikennevälineestä toiseen tapahtuvaa vaihtoa, mikä on tarpeen silloin, kun yhdellä linjalla ei pääse lähtöpäikasta haluttuun määräpaikkaan. Joukkoliikennematkaan sisältyvien vaihtojen lukumäärä kuvaa liikennejärjestelmän helppokäyttöisyyttä ja näin ollen myös palvelutasoa. (Ojala ja Pursula 1994)

Joukkoliikennejärjestelmän käytettävyyteen liittyy myös hallittavuuden käsite, jolla tarkoitetaan reittien, aikataulujen, vaihtomahdollisuuksien ja maksujärjestelmän selkeyttä. Järjestelmän tulisi olla sellainen, ettei joukkoliikennematkan tekeminen parhaalla mahdollisella tavalla ole matkustajalle epäselvää. Lisäksi vielä eräs palvelutason osatekijä on valinnan vapaus, joka kuvaa joukkoliikennejärjestelmän joustavuutta. Järjestelmä on sitä parempi, mitä paremmin matkustaja voi valita matkustusajankohdan, reitin, maksutavan sekä muut matkan tekemiseen liittyvät asiat. (Ojala ja Pursula 1994)

## **2.3 Matkakustannukset**

### *2.3.1 Suhtautuminen joukkoliikenteen hintatasoon*

Erityisesti autoilijat pitävät joukkoliikennelippujen hintoja usein korkeina. Kun haastateltavilta kysytään parannusehdotuksia joukkoliikenteen käytön lisäämiseksi, ovat lippujen hinnat yleensä useimmin mainittu kehittämiskohde. Esimerkiksi joukkoliikenteen käytön edistämistä työmatkoilla selvittäneessä tutkimuksessa (Sinisalo 2006) tämä tuli selvästi esiin. Tutkimuksessa kysyttiin kahden porilaisen ja kolmen tamperelaisen kohdeorganisaation henkilöstöltä, mitkä tekijät lisäisivät joukkoliikenteen käyttöä heidän työmatkoillaan. Kaikkien vastaajien keskuudessa edullisemmat liput sekä työnantajan tarjoama työsuhdelippu olivat jokaisessa organisaatiossa yleisimpiä valittuja tekijöitä. Yli puolet vastaajista arvioi, että edullisemmat liput lisäisivät joukkoliikenteen käyttöä.

Myös joukkoliikennematkan eri osien painoarvoja selvittäneessä tutkimuksessa (Kalenoja et al. 2006a) tulokset olivat samansuuntaisia. Tässä tutkimuksessa haastateltiin auton haltijoita ja bussimatkustajia Tampereella ja Porissa. Vastaajilta kysyttiin näkemystä ensimmäisenä parannusta kaipaavista seikoista joukkoliikenteessä. Porissa matkalippujen hinnat nousivat ylivoimaisesti tärkeimmäksi tekijäksi. Noin puolet bussimatkustajista ja noin 40 % auton haltijoista arvioi hinnan alentamisen tärkeimmäksi kehittämiskohteeksi. Tamperelaisista bussimatkustajista edullisempia matkalippuja tärkeimpänä kehittämiskohteena piti noin 15 % vastanneista ja auton haltijoista noin 25 %.

Kehitystoiveet jakaantuivat eri tavoin joukkoliikenteen käytön useuden mukaan. Tamperelaisista bussimatkustajista edullisempia lippuja tärkeimpänä kehittämiskohteena pitäneistä noin 15 % käytti joukkoliikennettä päivittäin tai lähes päivittäin, noin 15 % käytti bussia 1–3 kertaa viikossa ja noin 15 % matkusti muutaman kerran vuodessa. Sen sijaan edullisempia lippuja toivoneita joukkoliikenteen satunnaismatkustajia, jotka käyttävät joukkoliikennettä 1–3 kertaa kuukaudessa, oli eniten eli yhteensä noin 24 %. Tamperelaisten auton haltijoiden kohdalla tulos oli samansuuntainen: edullisempia lippuja tärkeimpänä kehittämiskohteena pitäneistä 21 % käytti joukkoliikennettä päivittäin, 31 % 1–3 kertaa viikossa, 28 % 1–3 kertaa kuukaudessa, 21 % muutaman kerran vuodessa tai harvemmin ja 8 % ei koskaan. Tutkimuksessa ei kysytty vastaajien käyttämää lipputyyppiä. (Kalenoja et al. 2006a)

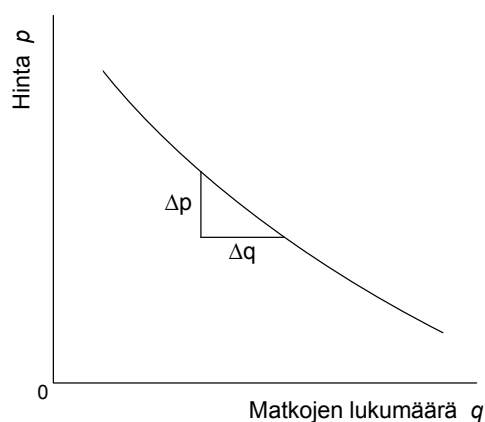
Toisaalta autoilijat pääosin tunnistavat yksityisautoilun kalliimmaksi kulkutavaksi joukkoliikenteeseen verrattuna. Autoilun palvelutasoa pidetään kuitenkin joukkoliikenteen palvelutasoa parempana, ja siitä ollaan valmiita maksamaan enemmän kuin muiden kulkutapojen käytöstä. (Laine et al. 2005)

Monet tekijät vaikuttavat siihen, miksi yksityisautoilusta ollaan valmiita maksamaan joukkoliikennettä enemmän. Yksityisautoilu koetaan yleensä luotettavammaksi ja nopeammaksi kulkumuodoksi kuin joukkoliikenne. Myös miellyttävyyttä ja omaa rauhaa arvostetaan. Joukkoliikenteen palvelutasossa puutteiksi koetaan muun muassa liikennevälineiden ja pysäkkien epäsiisteys sekä kuljettajilta saadun asiakaspalvelun laatu. Lisäksi taloudelliset seikat nousevat usein esiin, ja auton käyttöä perustellaan sillä, että omaa autoa kannattaa käyttää, kun sen on kerran hankkinut. Autoilijoiden asenteita ja kokemuksia tarkastelleessa tutkimuksessa noin 20 % oli tästä väittämästä täysin samaa mieltä ja noin 25 % osittain samaa mieltä. Täysin eri mieltä väittämästä oli vain noin kymmenesosa vastanneista. (Laine et al. 2005)

### *2.3.2 Joukkoliikennepalveluiden kysyntä suhteessa hintaan*

Hinta vaikuttaa ihmisten päätöksiin ostaa tuotteita tai palveluita. Tässä yhteydessä on kyse joukkoliikenteen käytöstä eli matkalipun hinnasta ja toisaalta oman auton käytöstä ja sen aiheuttamista kustannuksista. Tuotteen tai palvelun kysynnällä tarkoitetaan sitä määrää tuotetta tai palvelua, jonka kuluttajat ovat valmiita ostamaan tietyllä hinnalla. Kysyntä kuvaa siis maksuhalukkuutta kyseisestä tuotteesta tai palvelusta sekä sitä, miten maksuhalukkuus muuttuu hinnan muuttuessa. Esimerkiksi matkalipun hinnan muutoksia suunniteltaessa pyritään arvioimaan, miten hinnan muutokset vaikuttavat kysyntään. Tässä hyödynnetään kysyntäkäyrää sekä käsitettä hintajousto. (Boyer 1997, Glaister 1981)

Kysynnän lain mukaan hintojen noustessa kulutus vähenee, mikäli muut tekijät pysyvät muuttumattomina (Litman 2004). Kysyntäkäyrä havainnollistaa tätä yhtälöä (kuva 2.9), toisin sanoen se kuvaa matkan hinnan suhdetta kuluttajien tekemien matkojen lukumäärään kyseisellä hinnalla. Matkojen lukumäärän sijasta voidaan käyttää esimerkiksi suuretta matkustuskilometri. Kysyntäkäyrä piirretään aina laskevaksi, sillä vain poikkeustapauksissa kulutus nousee hintojen kohotessa. Käyrän kaltevuus ( $\Delta q / \Delta p$ ) kertoo hinnan muutoksen vaikutuksen kysyntään. Kuvassa 2.9  $\Delta q$  kuvaa kysynnän muutosta ja  $\Delta p$  hinnan muutosta. Mikäli kysyntäkäyrä on suora, vastaa samaa hinnan muutosta aina sama kysynnän muutos. Tällöin käyrän kulmakerroin on vakio jokaisessa käyrän pisteessä. Mitä loivempi käyrä on, sitä enemmän hintojen muutos vaikuttaa kysyntään. Mikäli jokin muu tekijä kuin hinta muuttuu, myös käyrän sijainti muuttuu. Esimerkiksi palvelutason parantuessa käyrä siirtyy oikealle, sillä silloin voidaan olettaa tehtävän sama määrä matkoja korkeammalla hinnalla. (Glaister 1981)



Kuva 2.9 Kysyntäkäyrä, joka kuvaa hinnan ja matkojen lukumäärän välistä suhdetta. (Mukaien Glaister 1981)

Kysynnän herkkyyttä hinnan muutoksille kuvataan myös hintajoustolla. Sillä tarkoitetaan kysynnän suhteellisen muutoksen suhdetta hinnan suhteelliseen muutokseen, eikä sillä ole yksikköä. Myös jouston käsitteessä oletetaan, että muut tekijät pysyvät muuttumattomina. Jos esimerkiksi bussimatkustuksen hintajousto on  $-0,35$ , tarkoittaa 1 % hintojen korotus  $0,35$  % vähenemää matkustajamäärissä. Vastaavasti 10 % hinnan korotuksen vähentäessä matkustajia 15 % on hintajouston arvo  $-1,5$ . Hintajouston arvo on yleensä negatiivinen, sillä hinnan nostaminen aiheuttaa lähes aina kysynnän vähenemisen. (Litman 2004)

Hintajouston arvoja voidaan luokitella ja arvoista käytetään useita eri nimityksiä. Tuotteen tai palvelun kysynnän sanotaan olevan yksikköjoustava, kun hintajouston itseisarvo on 1. Tällöin hinnan prosentuaalinen muutos aiheuttaa samansuuruisen prosentuaalisen muutoksen kysynnässä. Hintajouston itseisarvon ollessa pienempi kuin 1 voidaan tuotteen tai palvelun kysyntää pitää joustamattomana. Kysyntä muuttuu tällöin vähän suhteessa hinnan muutokseen. Kun hintajouston itseisarvo on puolestaan suurempi kuin 1, on kysyntä herkkää hinnan muutoksille eli pienikin hinnanmuutos aiheuttaa suuren muutoksen kysynnässä. (Litman 2004)

Myös kysynnän ristijousto liittyy kysynnän ja hinnan väliseen suhteeseen. Se tarkoittaa jonkin tuotteen tai palvelun kysynnän suhteellista muutosta, kun jonkin toisen, toisiinsa liittyvän, tuotteen tai palvelun hinta muuttuu. Esimerkiksi yksityisautoilun hinta vaikuttaa pysä-

köintipaikkojen ja joukkoliikenteen kysyntään – kun yksityisautoilu kallistuu, vähenee pysäköintipaikkojen kysyntä ja vastaavasti joukkoliikenteen kysyntä kasvaa. (Litman 2004)

Joukkoliikennematkustuksessa kysynnän hintajoustoon vaikuttavat monet eri tekijät. Näitä ovat muun muassa käyttäjäryhmä, matkan tyyppi ja pituus, kaupungin koko, hinnan muutoksen tyyppi ja suunta sekä kulkutapa. Joukkoliikenteen käyttäjiä voidaan ryhmitellä eri tavoin esimerkiksi iän, auton käyttömahdollisuuden tai vaikkapa vuositulojen perusteella. Henkilöt, joille joukkoliikenne on ainoa mahdollinen kulkumuoto, ovat yleensä vähemmän herkkiä lipun hinnan muutoksille kuin auton haltijat, joilla oma auto on vaihtoehto joukkoliikenteelle. Usein tällaisia joukkoliikenteen kanta-asiakkaita ovat opiskelijat, iäkkäät ja pienituloiset. Monissa kaupungeissa joukkoliikenteen varassa olevien määrä on pieni suhteessa väkilukuun, mutta suuri suhteessa joukkoliikenteen matkustajamäärään. Sen sijaan ryhmä, jolle joukkoliikenne on vaihtoehtoinen kulkumuoto, muodostaa suuren osan väkiluvusta, mutta tämä hinnan muutoksille herkkä ryhmä on vain pieni osa joukkoliikenteen matkustajista. (Litman 2004, TRRL 1980)

Työmatkojen on havaittu olevan yleensä vähemmän herkkiä hinnan muutoksille verrattuna vapaa-ajan matkoihin. Työmatkat on tehtävä joka tapauksessa ja yleensä tiettyyn aikaan. Tämän vuoksi muutokset matkalipun hinnassa eivät vaikuta matkustukseen kovinkaan voimakkaasti. Sen sijaan erilaiset vapaa-ajan matkat, kuten harrastuksiin liittyvät tai ostosmatkat, ovat vapaaehtoisia eivätkä useinkaan tiettyyn aikaan sidottuja. Ne voidaan jättää jopa kokonaan tekemättä, mikäli matkan hinta nousee liian korkeaksi. Vastaavasti lyhyiden matkojen hintajouston itseisarvo on yleensä korkeampi kuin pitkien matkojen. Tässä lyhyillä matkoilla tarkoitetaan kuitenkin korkeintaan kilometrin tai kahden pituisia matkoja, jotka voidaan tehdä myös kävellen. Kaupungin koko vaikuttaa hintajoustoon siten, että pienemmissä kaupungeissa kysynnän hintajouston on todettu olevan voimakkaampaa kuin suurissa kaupungeissa. Tämä selittyy yleensä sillä, että suurissa kaupungeissa on enemmän pelkästään joukkoliikenteen varassa olevia. Yksityisautoilun kalleus ja hankaluus puolestaan suosivat joukkoliikenteen käyttöä suurissa kaupungeissa. (Litman 2004, TRRL 1980)

Mitä suurempi on hinnan muutos, sitä suurempi on yleensä myös kysynnän hintajouston itseisarvo. Tämä ei kuitenkaan ole aivan yksiselitteistä, sillä joidenkin tutkimusten mukaan muutoksen suuruudella ei ole vaikutusta. Sen sijaan on havaittu, että mitä korkeampi on hintataso ennen muutosta, sitä voimakkaampi on myös hintajousto. Siten hinnan korotukset ennestään edullisille lipuille eivät vähennä matkustajamäärää yhtä paljon kuin nostettaessa jo entuudestaan kallista hintaa. Kiinnostava seikka on myös hinnan muutoksen suunta. Hintojen alentaminen ei nimittäin yleensä nosta matkustajamäärää yhtä paljon kuin hintojen nostaminen yhtä suurella prosenttiosuudella vähentää sitä. Hinnan muutosten vaikutuksia tarkastellaan usein lyhyellä, keskipitkällä tai pitkällä aikavälillä. Lyhyt aikaväli tarkoittaa alle kahta vuotta, keskipitkä noin viittä vuotta ja pitkä yli viittä vuotta. Hintajousto kasvaa ajan pidentyessä, ja pitkän aikavälin arvot voivat olla jopa 2–3 kertaa korkeammat kuin lyhyen aikavälin hintajouston arvot. Lisäksi vielä kulkutapa, esimerkiksi bussi tai juna, vaikuttaa osaltaan hintajoustoon. (Litman 2004, TRRL 1980)

Joukkoliikenteen kysynnän hintajoustoon vaikuttavat useat eri tekijät, joten hintajoustolle ei ole mielekästä esittää yhtä arvoa. Arvioita on kuitenkin tehty ja niiden perusteella joukkoliikennematkustuksen on todettu olevan joustamatonta eli hintajouston itseisarvot ovat yleensä selvästi alle 1. (Litman 2004, TRRL 1980) Litman (2004) on koonnut hintajouston arvoja useista eri lähteistä. Bussiliikenteen hintajouston arvot vaihtelevat suurten kaupunkien ruuh-

ka-ajan -0,18:sta pienten kaupunkien ruuhkien ulkopuolisen ajan -0,46:een. Eräässä tutkimuksessa hintajousto auton omistajille oli -0,41, kun autottomille arvo oli vain -0,10. Vastaavasti työmatkoille jouston arvo oli -0,10 – -0,19 ja ostosmatkoille -0,32 – -0,49.

Suomessa pääkaupunkiseudulla on selvitetty joukkoliikenteen hintajoustoja. Tarkastelujaksona olivat vuodet 1987–1997. Tulokset osoittivat hintajouston itseisarvojen olevan melko pieniä. 30 vuorokauden seudullisen kausilipun hintajoustolle saatiin arvoksi -0,32 ja vastaavalle kuntien sisäiselle lipulle -0,25. Seudullisten 10 matkan sarjalippujen hintajouston arvo oli -0,21 ja kuntien sisäisten sarjalippujen -0,57. Erityyppisten matkaryhmien mukaan tarkasteltuna hintajoustolle saatiin itseisarvoltaan suurempia arvoja, ja eri ryhmien kesken oli suurtakin vaihtelua. Kotiperäisten työmatkojen hintajoustolle saatiin arvo -0,34, muille kotiperäisille matkoille -0,80 ja ei-kotiperäisille matkoille -0,98. (YTV 1999) Näiden lukujen ja edellä esitetyn perusteella voidaankin todeta, että matkalipun hintojen muutoksilla ei ole kovin voimakasta vaikutusta matkustajamääriin. Lippujen hinnanalennusten olisi oltava tuntuvia, jotta pelkästään sillä keinolla voitaisiin merkittävästi nostaa joukkoliikenteen matkustajamääriä.

### 3 TAKSAJÄRJESTELMÄT

#### 3.1 Tariffi

##### 3.1.1 Yleistä

Tariffilla tarkoitetaan joukkoliikennepalvelujen maksujen määräytymisperiaatteita ja -ehtoja. Käytettävään tariffin muotoon ja suuruuteen vaikuttavat monet eri tekijät, ja siitä päättävät eri tahot. Taloudellinen perusta huomioon ottaen joukkoliikenne voidaan jakaa useaan eri liikennetyyppiin, joista yksi on suurten kaupunkien paikallisliikenne. Tässä yhteydessä suuria kuntia ovat pääkaupunkiseudun kunnat, Tampere ja Turku. Kunnat suunnittelevat joukkoliikenteen palvelutason ja päättävät itse käytettävän tariffin tyypin ja suuruuden. Tästä poiketen pääkaupunkiseudulla Helsinki päättää sisäisestä liikenteestään ja Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (YTV) seudullisesta liikenteestä sekä sopimuksen perusteella myös Espoon, Kauniaisten ja Vantaan sisäisestä liikenteestä. Kunnat ja YTV ostavat liikennetuotannon liikenteenharjoittajilta joko kilpailuttamalla tai suorilla sopimuksilla. Osa liikenteestä tuotetaan myös itse, kuten raitio- ja metroluikennepalvelut Helsingissä (HKL 2007). Lipputulot tuloutuvat kunnille (pääkaupunkiseudulla YTV:lle), jotka maksavat liikenteenharjoittajille sopimuksen mukaisen korvauksen liikennöinnistä. Taloudellinen vastuu joukkoliikenteestä on näin ollen kunnilla. (RIL 2005)

Muiden kaupunkien paikallisliikenteestä vastaavat yksityiset liikenteenharjoittajat heille myönnettyjen liikennelupien turvin. Taloudellinen vastuu on liikenteenharjoittajalla, joita kaupungeissa on monissa tapauksissa vain yksi. Liikenteenharjoittaja suunnittelee liikenteen ja päättää taksasta. Lipputulot menevät liikenteenharjoittajalle. Myös maaseudun vakiovuoroliikenteessä ja pikavuoroliikenteessä taloudellinen vastuu on liikenteenharjoittajalla. (RIL 2005)

Joukkoliikenteen hinnoittelu on melko vapaata. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa on annettu laskennallinen perushinta, jota käytetään hinnoiteltaessa tiettyjä linja-autoliikenteen sarjalippuja. Muun muassa koululaisille ja opiskelijoille on myytävä tietyn edellytyksin koulumatkoihin tarkoitettuja sarjalippuja 25 % alennuksella asetuksen mukaisesta perushinnasta. Myös Matkahuollon myymä 44 matkan vuosilippu on hinnoiteltu tämän perushinnan mukaan. Matkahuollolla on kuitenkin myös oma taksaohejeensa, jonka mukaan sen muut liput hinnoitellaan. Matkahuollon taksan määrittää Linja-autoliiton hallitus, ja taksa on jonkin verran ministeriön asetuksen taksaa korkeampi. Taksa tarkistetaan muun muassa polttoaine-, huolto- ja kuljettajakustannusten muuttuessa. (Matkahuolto 2007)

Valtio ja kunnat tukevat joukkoliikennematkustusta. Lääninhallitukset ja kunnat ostavat alueelleen pelkästään lipputulolla kannattamatonta liikennettä, kuten palveluliikennettä ja harvaan asuttujen seutujen joukkoliikennevuoroja. Lisäksi tuetaan säännöllistä työ- ja koulumatkaliikennettä, jotta matkalippujen hinnat eivät nousisi liian korkeiksi. Tästä esimerkkinä on muun muassa seutulippu. Seutulippu on 30 vuorokautta voimassa oleva kausilippu, joka on voimassa kyseisen seutulippualueen muodostavien kuntien liikenteessä. Lipulla voi tehdä sen voimassaoloaikana rajoittamattoman määrän matkoja kaikissa seutulippualueen linja-autoissa, tosin matkustajalta voidaan periä erityisiä lisiä esimerkiksi pikavuoroissa. Lippu on henkilökohtainen. Seutulipun hinnan päättää jokainen kunta itse, joten hinta vaihtelee kunnittain samankin seutulippualueen sisällä. Liikenteenharjoittaja saa seutulipulla tehdyistä matkoista liikenne- ja viestintäministeriön määrittämän sarjalipputaksan mukaisen hinnan.



Jos asiakas matkustaa lipulla vähemmän kuin lipun asiakashinta sallisi, katetaan ylijäävällä osuudella niiden matkustajien tekemiä matkoja, jotka ovat matkustaneet vastaavasti asiakashintaa enemmän. Tämän jälkeen puuttuva osuus laskutetaan kyseiseltä kunnalta. Kunta hakee tähän valtiolta avustusta, joka on kuitenkin korkeintaan noin puolet kunnalta perittävistä osuudesta. Näin ollen sekä seutulippuasiakkaan kotikunta että valtio tukevat joukkoliikennematkustusta seutulipulla. (RIL 2005, Matkahuolto 2007)

### *3.1.2 Kiinteä tariffi*

Joukkoliikenteessä voidaan soveltaa eri tariffimuotoja, joista yksinkertaisin on kiinteä tariffi eli tasatariffi. Tällöin joukkoliikenteen taksa on samansuuruinen matkan pituudesta riippumatta. Tasataksan suurin etu on sen yksinkertaisuus, minkä vuoksi käsiteltävyys ja tiedotus ovat helppoja. Maksutapahtumat liikennevälineissä ovat nopeita, jolloin pysäkkipysähdykset eivät veny pitkiksi. (Ojala ja Pursula 1994)

Tasatariffin haittoja ovat huono markkina- ja kustannusvastaavuus. Kustannusten kattamiseksi hintataso nousee helposti korkeaksi lyhyillä matkoilla. Hintajousto on suurempi lyhyillä matkoilla, joten korkea hintataso ei ainakaan lisää matkustajamääriä. Kuluttajien kannalta tasatariffi on epätasa-arvoinen, sillä lyhyet matkat maksavat yhtä paljon kuin pidemmätkin. Lyhyemmän matkan tekevät tavallaan siis maksavat pidemmälle matkustavienkin matkoista. (Ojala ja Pursula 1994)

Kiinteän tariffin eräs erikoismuoto on nollatariffi, joka tarkoittaa matkustajille täysin maksutonta joukkoliikennettä. Tällöin liikennöintikustannukset katetaan kokonaisuudessaan yhteiskunnan varoin, esimerkiksi verotuloilla tai pysäköintimaksuista kertyvillä tuloilla. Nollatariffin käyttökohteita ovat muun muassa keskusta-alueiden joukkoliikenne. (Ojala ja Pursula 1994) Maksuttoman joukkoliikenteen etuna on joukkoliikenteen tasapuolisuus kaikille asukkaille. Taloudelliset seikat ovat eräs nollataksan haittapuolista, sillä varsinkin suurissa kaupungeissa kustannukset nousevat hyvin korkeiksi. Lisäksi haittoina on esitetty muun muassa lyhyiden matkojen, esimerkiksi vain muutaman pysäkin välin mittaisten matkojen, lisääntymisestä aiheutuva kokonaismatka-ajan pidentyminen, joka voi vaikuttaa joukkoliikenteen houkuttelevuuteen hintaa enemmän.

Lähin esimerkki nollataksan käytöstä on Maarianhaminan keskustan joukkoliikenne Ahvenanmaalla. Kaupunki rahoittaa bussiliikenteen, jonka käyttö on matkustajille maksutonta. (Mariehamns stad 2007) Myös eräissä ruotsalaisissa kunnissa ja kaupungeissa on kokemuksia nollatariffista. Joukkoliikenne on maksutonta esimerkiksi vajaan 9 000 asukkaan Älvsbyn kunnassa Pohjois-Ruotsissa sekä 6 000 asukkaan Ockelbon kunnassa Keski-Ruotsissa. Lisäksi maksutonta joukkoliikennettä on kokeiltu muun muassa 24 000 asukkaan Kristinehamnissa. (Lindqvist 2005)

### *3.1.3 Muuttuva tariffi*

Muuttuva tariffi tarkoittaa joukkoliikennematkan hinnan määräytymistä matkan pituuden mukaan. Sen muotoja ovat etäisyystariffi ja vyöhyketariffi. Etäisyyteen perustuvassa taksa-järjestelmässä matkan pituus mitataan sovittujen etäisyysyksiköiden tai tarkasti kuljettujen kilometrien mukaan. Maksuun sisältyy tietty perusmaksu kuljetusta matkasta perittävän hin-

nan lisäksi. Tietyltä etäisyysyksiköltä perittävä maksu voi myös pienentyä matkan pituuden kasvaessa, jolloin puhutaan degressiivisestä tariffinmäärittäyksestä. (Ojala ja Pursula 1994)

Etäisyystariffin etuna asiakkaan kannalta on se, että asiakas maksaa täsmälleen kuljettua matkaa vastaavan hinnan. Lyhyet matkat ovat tällöin usein edullisempia kuin tasatariffijärjestelmässä, toisaalta pidemmät matkat ovat vastaavasti kalliimpia. Kustannusvastaavuus saadaan täten tasatariffia paremmaksi. Etäisyyteen perustuvan hinnoittelun eräs haittapuoli on tiedottamisongelma, sillä ei ole olemassa yhtä ainoaa hintaa joukkoliikennematkalle. Kaiken kaikkiaan ongelmia aiheuttaa tiedotuksen, rahastuksen ja kontrolloinnin monimutkaisuus. (Ojala ja Pursula 1994)

Muuttuvan tariffin toinen muoto on vyöhyketariffi. Tällaisessa järjestelmässä joukkoliikenteen palvelualue on jaettu vyöhykkeisiin, yleensä keskustakeskeisesti tai sektoreittain. Vyöhykkeet noudattavat esimerkiksi kuntarajoja tai asuin- ja palvelualueiden rajoja, ja niiden lukumäärä ja maantieteellinen koko voivat vaihdella hyvinkin paljon kaupunkiseudusta riippuen. Joukkoliikennematkan hinta määräytyy vyöhyketariffissa perusmaksusta sekä lisämaksusta ylitettyjen vyöhykkeiden lukumäärän mukaisesti. Yhden vyöhykkeen sisällä matkustamisesta peritään yleensä vain perusmaksu. (Ojala ja Pursula 1994)

Vyöhyketariffin etuja tasatariffiin verrattuna ovat parempi kustannusvastaavuus ja matkan pituuteen karkeasti perustuva hinnoittelu. Ongelmana on muun muassa rahastuksen ja kontrolloinnin monimutkaisuus, kuten etäisyystariffinkin kohdalla. Lisäksi ongelmia tuottavat lyhyet vyöhykerajat ylittävät matkat. Samanpituinen matka toiseen ilmansuuntaan voi olla huomattavasti kalliimpi kuin toiseen suuntaan, mikäli vyöhykeraja sijaitsee juuri kohdalla. Vyöhyketariffi onkin tässä mielessä etäisyystariffia huonompi, sillä vyöhykerajat saattavat olla epätasa-arvoiset vyöhykkeiden rajoilla asuville. Toisaalta vyöhyketariffissa vyöhykkeiden vähäisempi määrä on etu etäisyystariffiin verrattuna. Lisäksi yhdellä vyöhykkeellä matkustamisesta peritään aina kiinteä maksu, aivan kuten tasatariffiin perustuvassa järjestelmässä. (Ojala ja Pursula 1994)

Muuttuvan tariffin eräänä haittana voidaan matkustajan kannalta pitää järjestelmän monimutkaisuutta. Matkustajan on osattava suunnitella matkansa, jotta voi ostaa oikean lipun matkaa varten. On tiedettävä, millä vyöhykkeellä tai tarkasti missä paikassa matkan määränpää sijaitsee. Kausilippujen käyttäjiltä vaaditaan myös ennakointia. Jos esimerkiksi asiakas ostaa vain tietyt vyöhykkeet käsittävän kausilipun, ei sillä voi poikkeuksellisesti matkustaa muille vyöhykkeillä. Tällöin on maksettava kertamaksu. Muuttuvan tariffin käyttöä voidaan huomattavasti yksinkertaistaa niin sanotulla check in – check out -tyyppisellä rahastusjärjestelmällä. Järjestelmässä matkustaja leimaa matkalippunsa sekä ajoneuvoon noustessaan että myös siitä poistuessaan, ja järjestelmä laskee kuljetun matkan pituuden esimerkiksi GPS-yhteyden avulla. Tällöin matkustajan ei itse tarvitse tietää tarkkaa määränpää, vaan järjestelmä laskee matkan hinnan etäisyyden tai ylitettyjen vyöhykkeiden mukaisesti.

#### *3.1.4 Tariffiin vaikuttavat tekijät*

Tariffin suuruuteen eli matkan hintaan vaikuttavat yleisesti tariffijärjestelmästä riippumatta useat eri tekijät, joita ovat muun muassa matkustustiheys, ajankohta, käyttäjäryhmä sekä palvelun laatu. Matkustustiheys vaikuttaa tariffin suuruuteen sillä periaatteella, että mitä enemmän matkustaa, sitä edullisempi on lipun hinta laskettuna matkustusmäärää kohden.

Täten esimerkiksi matka sarjalipuilla, jotka oikeuttavat useisiin matkoihin, maksaa vähemmän kuin sama matka kertamaksulla. Myös kausilipulla saatu alennus perustuu matkustustiheyteen, vaikka se onkin sidottu tiettyyn ajankohtaan. Kausilippu oikeuttaa rajoittamattomaan määrään matkoja, minkä vuoksi yhden matkan hinta muodostuu huomattavasti edullisemmaksi kuin kertamaksulla maksettaessa. (Ojala ja Pursula 1994)

Ajankohdan vaikutus taksan suuruuteen liittyy yleensä järjestelmän käyttöasteeseen. Joukkoliikenteen ruuhka-aikoja aamulla ja iltapäivällä voidaan pyrkiä tasaamaan nostamalla lipunhintoja ruuhka-aikoina tai laskemalla niitä ruuhka-aikojen ulkopuolella. Tarjolla voi esimerkiksi olla tavallista kausilippua edullisempi kausilippu, jolla ei voi matkustaa ruuhka-aikoina. Erityiset yötariffit ovat toinen esimerkki ajankohdan vaikutuksesta tariffin suuruuteen. Joukkoliikennematka yöaikaan maksaa enemmän kuin muina aikoina. (Ojala ja Pursula 1994)

Käyttäjärühmä vaikuttaa tariffiin suuruuteen, mutta eri syistä kuin edellä mainitut matkustustiheys ja ajankohta. Monille käyttäjärühmille on sosiaalisin perustein suunnattu taksaalennuksia. Alennuksia saavat muun muassa lapset, opiskelijat ja eläkeläiset. Tietty ryhmät voivat eri syistä matkustaa joukkoliikenteessä myös kokonaan maksutta, tästä esimerkkinä sotaveteraanit ja lastenvaunujen kanssa matkustavat. Myös palvelun laatu voi vaikuttaa joukkoliikennelipun hintaan, esimerkiksi matkalippu pikavuoroon on kalliimpi kuin vakiovuoroon. (Ojala ja Pursula 1994)

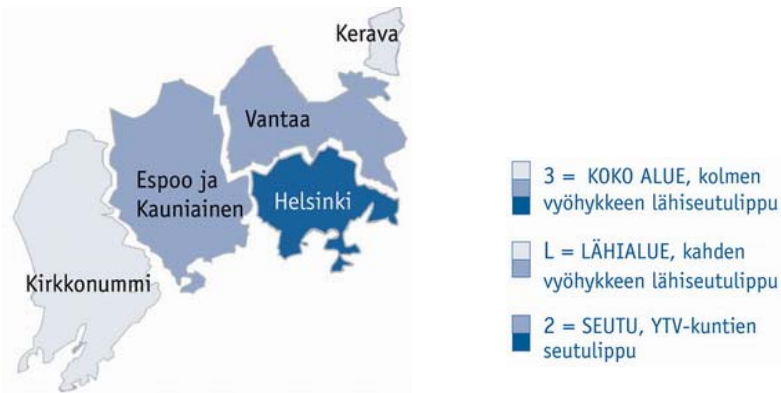
## 3.2 Suomalaisia taksajärjestelmiä

### 3.2.1 Helsinki ja pääkaupunkiseutu

Helsingissä asuu lähes 565 000 asukasta. Pääkaupunkiseudulla, jonka muodostavat Helsingin lisäksi Espoo, Kauniainen ja Vantaa, asukkaita on yhteensä lähes miljoona. Kun mukaan lasketaan vielä Kerava ja Kirkkonummi, on seudulla väestöä yhteensä 1 064 000 asukasta. (Tilastokeskus 2007a) Joukkoliikennejärjestelmään pääkaupunkiseudulla kuuluvat linja-autot, raitiovaunut, metro, lähijunat ja Suomenlinnan lautta. Helsingin kaupungin sisäisestä joukkoliikenteestä vastaa Helsingin kaupungin liikennelaitos (HKL) ja alueen seutuliikenteestä sekä Espoon, Vantaan ja Kauniaisten sisäisestä liikenteestä Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV. YTV:n yhteistariffialue on laajentunut alkuperäisestä ja kattaa vuoden 2007 alusta lukien pääkaupunkiseudun lisäksi myös Keravan ja Kirkkonummen. Joukkoliikenteen lippu- ja taksajärjestelmä perustuu vyöhykkeisiin kuvan 3.1 mukaisesti. Ensimmäisellä vyöhykkeellä on ainoastaan Helsinki, toiseen kuuluvat muut YTV-kunnat eli Espoo, Kauniainen ja Vantaa, ja kolmannen vyöhykkeen muodostavat uusina kuntina Kerava ja Kirkkonummi. Kuvassa näkyvät myös alueen seutuliput, joita on kolme eri laajuista. (HKL 2007, YTV 2007)

Helsingin sisäisessä liikenteessä tehtiin vuonna 2006 lähes 190 miljoonaa joukkoliikennematkaa. Joukkoliikennematkustus on tasaisesti vähentynyt 2000-luvulla, vuosituhaten alussa matkamäärä vielä ylitti 200 miljoonan matkan rajan. Vuonna 2006 linja-autolla tehtiin noin 40 % joukkoliikenteen matkoista, metrolla 30 % ja raitiovaunulla 28 %. Lauttaliikenteen osuus jäi alle prosentin. Viime vuosien aikana linja-autolla ja raitiovaunulla tehtävien matkojen määrä on selvästi vähentynyt, kun taas metromatkustus on kasvanut. (HKL 2007) YTV-alueella joukkoliikennematkustus puolestaan on jonkin verran lisääntynyt viime

vuosina. Kuntien välisessä seutuliikenteessä sekä Espoon ja Vantaan sisäisessä liikenteessä tehtiin vuonna 2006 yli 112 miljoonaa matkaa. Seutuliikenteen osuus tästä oli hieman alle 80 %. (YTV 2007)



Kuva 3.1 YTV:n yhteistariffialue ja vyöhykkeet. (YTV 2007)

Joukkoliikenteen matkalipuilla voi yleensä matkustaa kaikissa liikennevälineissä lipun kelpoisuusalueella ja voimassaoloaikana. Poikkeuksia ovat ainoastaan raitiovaunuissa kelpaava raitiovaunulippu, Suomenlinnan lautan lippu ja matkapuhelimeen tilattava kännykkälippu, joka ei vielä toistaiseksi kelpaa kaikilla Helsingin sisäisen liikenteen bussilinjoilla. Kertalippu voidaan ostaa kuljettajalta, konduktööriltä tai automaateista, ja sen hinta, matkustusoikeus ja vaihto-oikeus vaihtelevat. Helsingissä automaattista ostettu kertalippu ja matkapuhelimeen tekstiviestillä tilattu lippu on 0,20 euroa edullisempi kuin ajoneuvosta ostettuna. Raitiovaunulippu on 0,20 euroa tavallista kertalippua edullisempi, lisäksi 0,20 euron säästön saa ostamalla lipun automaattista. Suomenlinnan lautalla matkustavan on ostettava erityinen Suomenlinna-lippu, joka oikeuttaa meno-paluu-matkaan lautalla 12 tunnin sisällä ja joka on tavallista kertalippua kalliimpi. Kuntien rajat ylittävälle matkoille on ostettava seudullinen kertalippu, joita on kolmenlaisia. Kuvan 3.1 vyöhykkeiden mukaisesti seudullinen kertalippu kattaa yhdestä kolmeen vyöhykettä. Hinta määräytyy ostettujen vyöhykkeiden mukaisesti. (HKL 2007, YTV 2007)

YTV-alueella on käytössä yhteinen matkakortti, jolla voi maksaa matkansa kaikissa liikennevälineissä. Matkakortin hinta on 9 euroa ja sille voidaan ladata kautta, arvoa tai näitä molempia. Arvoa voi ladata kortille 5–400 euroa, ja matkan hinta määräytyy matkan aikana ylitettävistä vyöhykkeistä. Kortilta veloitettavaan summaan vaikuttaa lisäksi kortille määritetty asiakasryhmä, toisin sanoen onko käyttäjä esimerkiksi opiskelija, lapsi tai eläkeläinen. Matkakorttia näytetään lukijalaitteessa kulkuneuvon astuttaessa ja matkustajan on itse valittava, minkälaisen arvolipun maksaa. Lukijalaitteessa on omat painikkeensa sisäisille ja seudullisille lipuille. Arvolipulla voi ostaa myös edullisemman raitiovaunulipun tai Suomenlinna-lipun. Kuten kertalipulla matkustettaessa, myös arvolippua käytettäessä peritään kalliimpi taksa yöaikaan kello 2.00–4.30. (HKL 2007, YTV 2007)

Myös kausilippu ladataan matkakortille. Kauden pituus on asiakkaan itse päätettävissä kahdesta viikosta aina 366 vuorokauteen asti. Lipun hinta muodostuu siten 14 vuorokauden perushinnasta ja siihen lisättävistä lisävuorokausista. Myös kausiliput ovat joko tietyn kunnan sisäisessä liikenteessä tai seudullisessa liikenteessä kelpaavia. Kausilipun hinta on sitä korkeampi, mitä useammalla vyöhykkeellä lipullaan haluaa matkustaa. Kausilippu on henkilökohtainen, haltijakohtainen tai yleiskausilippu. Henkilökohtaisia ja haltijakohtaisia lippuja

myydään vain niille matkustajille, joiden kotikunta on jokin YTV-alueen kunnista. Haltija-kohtaisella lipulla voi matkustaa kuka tahansa samaan ikäryhmään kuuluva henkilö. Yleiskausilippu puolestaan on tarkoitettu kenelle tahansa kotikunnasta riippumatta. Haltijakohtainen ja yleiskausilippu ovat kalliimpia kuin henkilökohtainen lippu. Kausilipulla ei voi matkustaa yötaksan voimassaoloaikana kello 2.00–4.30. Taulukossa 3.1 on esitetty hintaesimerkkejä lippujen hinnoista Helsingissä ja YTV:n yhteistariffialueella. Seutuliikenteen kohdalla YTV-kunnilla tarkoitetaan Helsinkiä, Espoota, Kauniaista ja Vantaata. Kahden vyöhykkeen lippu on kahdelle ulommaiselle vyöhykkeelle, johon kuuluvat muut kunnat kuin Helsinkiä. (HKL 2007, YTV 2007)

*Taulukko 3.1 Hintaesimerkkejä YTV:n yhteistariffialueen joukkoliikennelipuista. Hinnat euroina. (YTV 2007)*

	Sisäinen liikenne			Seutuliikenne		
	Helsinki	Vantaa	Muut kunnat	YTV-kunnat	2 vyöhykettä	3 vyöhykettä
Kertalippu ajoneuvosta	2,20	2,40	2,20	3,60	3,60	6,00
Arvolippu, aikuiset	1,80	2,10	1,80	3,20	3,20	5,30
Yötaksa						
kertalippu	3,50	4,00	3,50	5,00	5,00	7,40
arvolippu	3,00	3,50	3,00	4,40	4,40	6,50
Henkilökohtainen kausilippu 30 vrk, aikuiset	41,90	47,00	41,90	81,60	81,60	113,90
Yleiskausilippu ja haltijakohtainen kausilippu 30 vrk, aikuiset	67,40	69,30	67,40	112,60	112,60	157,20

YTV-alueella aikuisen kausilipun voi ostaa myös suoraveloitettavana. Tällöin lippu on aina voimassa ja lipun hinta veloitetaan automaattisesti asiakkaan tililtä kerran kuukaudessa. Suoraveloitettava lippu ladataan joko henkilökohtaiseen tai personoituun haltijakohtaiseen matkakorttiin. Lippu on voimassa joko yhden kunnan sisäisessä liikenteessä, kahden ensimmäisen vyöhykkeen alueella tai koko seudulla. Yhtämittaisen suoraveloituskauden jälkeen joka 12. kuukausi on ilmainen. Lisäksi henkilökohtaisella suoraveloituspilulla voi matkustaa myös yötaksan aikaan. (HKL 2007, YTV 2007)

Kerta-, arvo- ja kausilippujen lisäksi myydään myös matkailijalippuja, jotka ovat 1, 3 tai 5 vuorokauden mittaisia ja oikeuttavat rajattomaan määrään matkoja voimassaoloaikanaan. Helsingin matkailijalippu käy ainoastaan kaupungin sisäisessä liikenteessä ja seudullinen matkailijalippu Helsingin lisäksi myös Espoossa, Kauniaisissa ja Vantaalla. Esimerkiksi yhden vuorokauden matkailijalippu aikuiselle maksaa Helsingin sisäisessä liikenteessä 6 euroa ja seudullisena lippuna 11 euroa. Lapsille liput ovat 50 % edullisempia. Helsingin kaupungin sisäisessä liikenteessä voi matkustaa myös Helsinki-kortilla, joka on lähinnä turisteille suunnattu etukortti. Kortti oikeuttaa rajattoman joukkoliikennematkustuksen lisäksi muun muassa sisäänkäyntiin moniin nähtävyyksiin ja museoihin. (HKL 2007, YTV 2007)

Lasten lipulla voivat matkustaa 7–16-vuotiaat, alle 7-vuotiaat eivät tarvitse matkalippua. Lasten liput ovat pääsääntöisesti 50 % edullisempia aikuisten lippuihin verrattuna. YTV-alueella vakituisesti asuvat opiskelijat saavat lipuista 50 % alennuksen. Eläkeläiset ovat oikeutettuja joko 25 % tai 50 % alennukseen eläkkeen tyypistä riippuen ja invalidit ovat tiettyin edellytyksin oikeutettuja 25 % alennukseen. Näkövammaiset, sotainvalidit sekä rint-

maveteraanit ovat oikeutettuja maksuttomiin matkoihin YTV-alueella. Bussin vaihto-oikeus Helsingin, Keravan ja Kirkkonummen sisäisillä kerta- ja arvolipuilla on 60 minuuttia ja tänä aikana voi vapaasti vaihtaa kulkuneuvosta toiseen. Vaihto-oikeus muiden kuntien sisäisessä liikenteessä sekä yhden ja kahden vyöhykkeen lipuilla on 80 minuuttia ja koko YTV-alueen kattavalla lipulla 100 minuuttia. (HKL 2007, YTV 2007)

### 3.2.2 *Turku*

Turussa on noin 175 000 asukasta ja se on Suomen viidenneksi suurin kaupunki. Turun seudun seutulippualueella eli alueen 20 kunnassa asukkaita on noin 318 000. (Tilastokeskus 2007a) Turun kaupungin joukkoliikenteen suunnittelee kaupungin joukkoliikennetoimisto ja sen tuottavat eri liikennöitsijät, joista yksi on Turun Liikennelaitos. Vuonna 2007 Turun sisäisestä liikenteestä 84 % tuottivat yksityiset liikennöitsijät ja 16 % kaupungin liikennelaitos. Turussa tehdään vuosittain noin 20 miljoonaa joukkoliikennematkaa. Turun sisäisen liikenteen tariffijärjestelmä perustuu tasataksaan ja seudun seutulippualueen järjestelmä etäisyystaksaan. (Turun kaupunki 2007)

Turun sisäisessä joukkoliikenteessä matkan voi maksaa muun muassa kertamaksulla, arvokortilla, kausikortilla, yhdistelmäkortilla, seutulipulla tai matkailijalipulla. Aikuisen kertalipun hinta on päiväsaikaan 2,50 euroa ja yöllä (kello 23–04) 3,50 euroa. Lasten liput maksavat vastaavasti 1,20 euroa ja 2,20 euroa. Lasten lippuja voivat ostaa 7–14-vuotiaat, alle 7-vuotiaat matkustavat maksutta. Kertalippua edullisempi vaihtoehto on arvokortti. Arvokorttiin voidaan ladata rahaa 10 euron kerrannaisina ja kortti on voimassa 3 vuotta latauksesta. Kortti maksaa 5 euroa ja se voidaan ladata uudelleen lipunmyyntipisteissä sekä linja-autoissa. Nuorten (15–19-vuotiaat), opiskelijoiden, eläkeläisten, vammaisten ja saattajaan oikeutettujen arvokortilla matkat ovat 30 % edullisempia kuin aikuisen arvokortilla maksettuna. Lisäksi arkisin kello 9.00–12.59 nämä ryhmät saavat matkoistaan 0,20 euron alennuksen. Kertamaksulla ja arvokortilla maksettuihin matkoihin sisältyy kahden tunnin mittainen bussin vaihto-oikeus. (Turun kaupunki 2007)

Kausikortteja on Turussa 30, 90 ja 180 vuorokauden mittaisina. Muiden ryhmien kausikortit aikuisten kortteja lukuun ottamatta ovat 30 vuorokauden mittaisia. Lasten kausikortti on noin 50 % ja opiskelijoiden ja nuorten kortit noin 35 % edullisempia aikuisten korttiin verrattuna. Kortteihin voi tasasummalla ostaa lisävuorokausia, mikäli ei halua ostaa kokonaan uutta kautta. Esimerkiksi aikuisten korttiin saa 12 lisävuorokautta 20 eurolla, muissa ryhmissä lisävuorokausien määrä ja hinta vaihtelevat. Kaikki muut kausikortit ovat henkilökohtaisia, paitsi nimensä mukaisesti haltijakohtainen kausikortti. Tätä korttia myydään myös niille, jotka eivät asu Turussa, mutta muita kortteja voivat ostaa vain Turussa asuvat. Kausikortin voi puolen vuoden korttia lukuun ottamatta ladata sekä busseissa että joukkoliikenteen palvelutoimistossa. Matkalippujen hintoja on esitetty taulukossa 3.2. (Turun kaupunki 2007)

Kausikortin erikoismuotoja ovat suoraveloitteinen kausikortti ja kestokortti, jotka ovat jatkuvasti voimassa olevia henkilökohtaisia kausikortteja. Suoraveloitteisen kortin hinta peritään suoraan asiakkaan tililtä kerran kuukaudessa. Kestokorttia käytettäessä asiakkaalta laskutetaan puolen vuoden maksu kerralla, jolloin asiakas maksaa kortin käytöstä vain kahdesti vuodessa. Molempia kortteja käytettäessä koko vuoden hinnaksi muodostuu yhteensä 9,5 kuukauden kausikortteja vastaava summa, eli asiakas saa 2,5 ilmaista matkustuskuukautta vuotta kohden. (Turun kaupunki 2007)

Taulukko 3.2 Lippujen hintoja Turun joukkoliikenteessä. Hinnat euroina. (Turun kaupunki 2007)

Kertalippu	
Aikuiset	2,50
Lapset	1,20
Arvolippu (yhden matkan hinta)	
Aikuiset	2,00
Aikuiset, yö	3,00
Nuoret, opiskelijat, eläkeläiset	
normaali	1,40
ma-pe klo 9.00-12.59	1,20
yö	2,40
Lapset	1,00
Lapset, yö	2,00
Kausilippu, kauden hinta	
30 vuorokautta, aikuiset	43,00
30 vuorokautta, nuoret ja opiskelijat	28,00
30 vuorokautta, lapset 7-14 v.	20,00
90 vuorokautta, aikuiset	115,00
180 vuorokautta, aikuiset	215,00

Vuoden 2005 lopussa Turussa otettiin käyttöön arvo- ja kausikortin yhdistelmäkortti Fifty-Fifty. Kortin tavoitteena on mukauttaa taksa säännöllisen käyttäjän todelliseen matkustustarpeeseen. Yhdistelmäkorttiin ladataan 30 vuorokauden kausikortin hinta eli 43 euroa, ja kortti on voimassa 30 vuorokautta. Aluksi kortti toimii arvokorttina ja kortilta veloitetaan matkoja arvokorttitaksojen mukaisesti, toisien sanoen päivisin 2 euroa ja yöaikaan 3 euroa matkaa kohden. Veloitusrajan täytyttyä, eli kun on kulutettu arvoa 43 euroa, kortti muuttuu kausikortiksi kauden loppuajaksi. Tällöin matkustajalla on rajoittamaton matkustusoikeus. Uusi lippu on ladattava korttiin kauden päätyttyä. Mikäli korttiin kuitenkin jää arvoa 30 vuorokauden jälkeen, ei raha mene hukkaan. Ladattaessa uusi Fifty-Fifty asiakas maksaa vain jäljellä olevan arvon ja uuden kauden erotuksen. Mikäli asiakas ei halua ladata uutta kautta, kortti voidaan käyttää loppuun tavallisen arvokortin tapaan. Korttia myydään vain aikuisten korttina. (Turun kaupunki 2007)

Turussa myytävä matkailulippu on voimassa yhden vuorokauden ja se oikeuttaa tänä aikana rajoittamattomaan määrään matkoja Turun joukkoliikenteessä kaupungin alueella. Linja-autosta ostettaessa lipun hinta on 5,50 euroa. Lipun voi kuitenkin tilata myös tekstiviestillä matkapuhelimeen. Tällöin hinta on 5,00 euroa, mutta lisäksi on maksettava operaattorikohtainen palvelumaksu. Hinta veloitetaan matkapuhelinlaskussa. (Turun kaupunki 2007)

Turun seudullisessa liikenteessä matkan hinta määräytyy matkan pituuden mukaan. Kertamaksun lisäksi matkan voi maksaa erilaisilla Matkahuollon lipuilla, jotka on kuvattu tarkemmin kappaleessa 4.1.3 Tampereen kaupunkiseudun seutuliikenteen kohdalla. Turun alueella on oma seutulippu. Seutulippualueeseen kuuluu kaikkiaan 20 kuntaa ja lipun hinta vaihtelee kunnittain. Turkulaisille on tarjolla kaksi eri seutulippua siten, että seutulippualue on jaettu kahteen vyöhykkeeseen. Ensimmäiseen vyöhykkeeseen kuuluvat Turun lisäksi naapurikunnista Kaarina, Naantali, Raisio ja Lieto. Tämän alueen seutulippu maksaa turkulaisille 56 euroa ja toisen vyöhykkeen eli koko seutulippualueen lippu puolestaan 73 euroa. (Turun kaupunki 2007)

### 3.2.3 Oulu

Oulu on Suomen kuudenneksi suurin kaupunki, jossa on asukkaita noin 130 000 (Tilastokeskus 2007a). Joukkoliikenteestä Oulun kaupungin alueella vastaa neljä yksityistä liikennöitsijää. Kaupungin sisäisessä liikenteessä on käytössä tasataksa ja seudullisessa liikenteessä etäisyysperusteinen taksajärjestelmä. Oulun seudun seutulippualueeseen kuuluvat Oulun lisäksi seuraavat 12 kuntaa: Haukipudas, Ii, Kempele, Kiiminki, Liminka, Lumijoki, Muhos, Oulunsalo, Tyrnävä, Utajärvi, Yli-Ii ja Ylikiiminki. (Oulun kaupunki 2007, Koskiliinjat 2007a)

Oulun sisäisessä liikenteessä matkustamiseen voi kertalipun lisäksi käyttää erilaisia lipputuotteita. Kaupunkisarjaliput ovat 20 tai 40 matkan sarjalippuja, jotka ovat voimassa vuoden ostopäivästä, ja oikeuttavat 20 tai 40 yhdensuuntaiseen matkaan. Matkaan sisältyy tunnin vaihto-oikeus. Lasten sarjalippu sisältää 20 matkaa. Aikuisten 20 matkan sarjalipulla alennus kertamaksuun verrattuna on 15 %, 40 matkan lipulla noin 40 % ja lasten 20 matkan sarjalipulla noin 4 %. Yötaksa on maksettava kello 23–04, jolloin kortilta veloitetaan automaattisesti kaksi matkaa. Kausikortteja ovat 30 vuorokauden, puolen vuoden sekä vuoden kausikortit, jotka ovat henkilökohtaisia lippuja. Vuoden kausikortilla asiakas saa 2 ilmaista matkustuskuukautta (12 kuukautta 10 kuukauden hinnalla) ja puolen vuoden kortilla säästöä kertyy puolen kuukauden verran. Kausikortin käyttäjiltä ei peritä yölisää. Nuorille ja opiskelijoille on omat 30 vuorokauden kausilippunsa. Nuorisolippu eli alle 17-vuotiaiden kausikortti ei kuitenkaan käy lainkaan yöliikenteessä kello 23–04. Lisäksi myynnissä on 24 tunnin matkailijalippu Oulun kaupungin alueella matkustamiseen. Lippujen hintoja on esitetty taulukossa 3.3. (Koskiliinjat 2007a, Alamäki 2007)

*Taulukko 3.3 Lippujen hintoja Oulussa. Hinnat euroina. (Koskiliinjat 2007a, Alamäki 2007)*

Kertalippu	
Aikuiset	2,70
Lapset (7-11 v./4-11 v.)	1,40
Sarjalippu	
20 matkaa, aikuiset	45,90
yhden matkan hinta	2,30
40 matkaa, aikuiset	65,00
yhden matkan hinta	1,63
20 matkaa, lapset	27,00
yhden matkan hinta	1,35
Kausilippu, kauden hinta	
30 vuorokautta, aikuiset	46,00
30 vuorokautta, nuoret ja opiskelijat	35,00
180 vuorokautta, aikuiset	253,00
365 vuorokautta, aikuiset	460,00

Kaikki kaupunkilipputuotteet voidaan ladata Oulu-cardille, joka on älypohjainen monitoimikortti. Joukkoliikenteen lisäksi korttia voidaan käyttää kirjastoissa, liikunta- ja vapaa-aikapalveluihin sekä ateriapalveluihin. Kortilla voi siis esimerkiksi lainata kirjoja, varata tietokoneen kirjastosta, maksaa uimahallikäynnin tai maksaa päivittäisen lounaan useissa oululaisissa henkilöstöravintoloissa. Oulu-card on henkilökohtainen tunnusluvulla varustettu kortti, joten kadonnut tai varastettu kortti voidaan sulkea ja näin estetään kortin väärinkäytökset. (Oulun kaupunki 2007)



Oulussa on kokeiltu niin sanottua mobiilimaksamista eli joukkoliikennematkan maksamista matkapuhelinta käyttäen. Tällöin matkapuhelimessa olevalle mikrosirulle ladataan esimerkiksi kausilippu tai sarjalippu ja lipun hinta veloitetaan asiakkaalta puhelinlaskussa. Puhelin asetetaan ajoneuvossa lukijalaitteeseen nykyisen matkakortin tapaan, jolloin lipusta vähennetään oikea taksa tai kausikortin ollessa kyseessä tarkistetaan lipun kelpoisuus. Puhelimeen ladattua lippua voi myös selata ja tarkistaa esimerkiksi sen voimassaolo tai saldo puhelimen välityksellä. (Buscom 2007)

Oulussa mobiililippua testattiin ensimmäisen kerran vuosina 2005–2006 parin kuukauden ajan. Tällöin kokeilussa oli mukana vain kolme matkapuhelinta ja kuusi bussia. Uusi kokeilu käynnistettiin maaliskuussa 2007, jolloin mukana oli muutama puhelin enemmän. Matkapuhelimeen voidaan ladata samat lipputuotteet kuin matkakortillekin. Kokemukset mobiililipusta ovat Oulussa hyvät. Suurin este mobiililipun käytön lisäämiselle on tällä hetkellä sopivien puhelinten vähäisyys. Mobiililipun mahdollistava lisäsovellus on vielä melko kallis eikä se kuulu vakiovarusteena kaikkiin matkapuhelimiin. Puhelinmallien kehittyessä mobiililipun käyttö todennäköisesti tulee lisääntymään. (Koskilinjat 2007b)

### **3.3 Ulkomailla käytössä olevia taksajärjestelmiä**

#### *3.3.1 Tukholma*

Ruotsin pääkaupungissa Tukholmassa asukkaita on noin 782 000 ja Tukholman metropoli-alueen väkiluku on noin 1,9 miljoonaa. Tukholman joukkoliikennejärjestelmään kuuluvat bussien lisäksi metro, lähiliikennejunat, lautat ja museoraitiovaunut. Tavallisena arkipäivänä Tukholman läänin alueella tehdään noin 2,38 miljoonaa joukkoliikennematkaa. Matkoista eniten, noin 45 %, tehdään metrolla ja toiseksi eniten, noin 40 %, bussilla. Tukholmassa ei vielä ole käytössä sähköistä matkakorttia, vaan liput ovat paperisia ja pahvisia kertakäyttökortteja. Matkakorttijärjestelmä tullaan kuitenkin ottamaan käyttöön lähitulevaisuudessa. (SL 2007b)

Joukkoliikenteen taksajärjestelmä Tukholman läänissä on kokenut muutoksia viime vuosien aikana. Aina 1980-luvulta vuoden 2006 toukokuuhun asti käytössä oli vyöhyketaksa, jossa lääni oli jaettu viiteen eri vyöhykkeeseen. Vuoden 2006 toukokuussa luovuttiin vyöhykkeistä ja koko läänin alueella otettiin käyttöön tasataksa. Aikuisen kortalipun hinnaksi tuli 20 kruunua (1 kruunu  $\approx$  0,11 euroa). Matkustajamäärät kasvoivat noin viidellä prosentilla, mutta lipputulot vähenivät noin prosentilla. Seuraava muutos taksajärjestelmässä tapahtui jo huhtikuussa 2007, jolloin palattiin takaisin vyöhyketaksaan. Nyt lääni jaettiin kuitenkin vain kolmeen maksuvyöhykkeeseen, ja muutos koski ainoastaan kerta- ja sarjalippuja. Vyöhyketaksaan siirtyminen ei vaikuttanut kausilippuihin, sillä ne ovat edelleenkin voimassa koko läänin alueella. Lipun hintoja kuitenkin korotettiin uudistuksen yhteydessä. Lisäksi uudistuksen myötä lipunmyynti busseissa lopetettiin. (SL 2007a)

Tukholman läänin maksuvyöhykkeet ovat melko laajoja, koska niitä on vain kolme. Vyöhykkeen A muodostaa Tukholman keskusta, ja koko metroverkko kuuluu tähän vyöhykkeeseen. Vyöhyke B ympäröi ensimmäistä vyöhykettä, ja vyöhyke C on kauimmaisimpana pohjoisessa, etelässä ja idässä. Joukkoliikenteen kortalippu koostuu kupongeista ja lipun hinta määräytyy sen mukaan, kuinka monella vyöhykkeellä matkustaa ja lipun ostotavasta. Yhden vyöhykkeen kortalippuun tarvitaan kaksi kuponkia, kahden vyöhykkeen lippuun kolme ja

koko läänin alueen kattavaan lippuun neljä kuponkia. Kertalipulla voi matkustaa kaikissa liikennevälineissä valituilla vyöhykkeillä. Kalleinta on ostaa kertalippu metron porteilta tai konduktööriltä, tällöin yhden kupongin hinta on 20 kruunua. Etukäteen automaattista tai jälleenmyyjältä ostettuna tai tekstiviestillä tilattuna yhden kupongin hinta on 13 kruunua. Tekstiviestilipun hinta veloitetaan puhelinlaskussa ja lisäksi peritään lähetetyn tekstiviestin operaattorikohtainen maksu. Edullisinta on ostaa 16 kupongin vihko, jonka hinta on 160 kruunua. Yhden kupongin hinta on tällöin puolet edullisempi kuin esimerkiksi konduktööriltä ostettuna. Kertalippuun kuuluu tunnin bussin vaihto-oikeus. (SL 2007a)

Kausilippuja on useita erilaisia ja ne ovat voimassa koko läänin alueella vyöhykkeistä riippumatta. Perinteisen 30 vuorokauden kausilipun lisäksi myynnissä on neljän kuukauden ja vuoden kausilippuja. Vuoden 2006 keväällä otettiin käyttöön myös 7 vuorokauden kausilippu, jota olivat toivoneet niin satunnaiset läänin alueella matkustavat kuin kanta-asiakkaatkin. Kuukauden ja viikon kausilippujen alkamispäivän asiakas voi itse päättää. Neljän kuukauden liput sen sijaan ovat voimassa joko tammikuusta huhtikuuhun, toukokuusta elokuuhun tai syyskuusta joulukuuhun. Näiden hinnat eivät ole samansuuruiset, vaan kesäajan lippu on kaikkein edullisin. Vuosilippu on voimassa joko tammi- tai helmikuusta joulukuuhun. Pidempikestoisten lippujen ohella myynnissä on myös yhden ja kolmen vuorokauden matkailijalippuja, joihin liittyy joukkoliikenteen lisäksi muita etuja. Kausiliput ovat haltijakohtaisia. Niiden hintoja on esitetty taulukossa 3.4. Kolmen vuorokauden, neljän kuukauden sekä vuoden kausilippuja voi ostaa internetin välityksellä käyttäen luottokorttia tai verkkopankkia, jolloin liput postitetaan asiakkaalle kotiin. (SL 2007a)

*Taulukko 3.4 Joukkoliikennelippujen hintoja Tukholmassa. Hinnat kruunuina, 1 kr ≈ 0,11 e. (SL 2007a)*

	Aikuiset	Alle 20-v. ja yli 65-v.
Kupongi (kertalippuun 2, 3 tai 4 kuponkia)		
Konduktööriltä	20,00	10,00
Etukäteen/automaatista/tekstiviestillä	13,00	8,00
16 kupongin vihko, kupongin hinta	10,00	5,94
Kausilippu, kauden hinta		
7 vuorokautta	230,00	135,00
30 vuorokautta	620,00	370,00
4 kuukautta		
tammi-huhti	2330,00	1400,00
touko-elo	1780,00	1070,00
syys-joulu	2400,00	1440,00
Vuosilippu (tammi-joulu 2007)	6390,00	3840,00
Nuorten kausiliput, kauden hinta		
Lukukausilippu, kevät 2007		645,00
Kesälomalippu		495,00
Vapaa-ajan lippu		
tammi-huhti		500,00
touko-elo		620,00
syys-joulu		515,00

Tavallisten kausilippujen lisäksi nuorille on tarjolla koulumatkoihin tarkoitettuja lukukausikortteja sekä vapaa-ajan ja kesälomien kausilippuja. Lukukausikortit ovat kevät- ja syyslukukausille tarkoitettuja kausilippuja, jotka ovat voimassa arkisin kello 4.30–19.00. Vapaa-ajan kausilippu sen sijaan on voimassa arkisin kello 16.00–4.30 sekä viikonloppuisin kello 12.00–4.30 riippumatta, ja lipun voi ostaa tammikuusta huhtikuuhun, toukokuusta elokuuhun

tai syyskuusta joulukuuhun. Päinvastoin kuin tavallisessa neljän kuukauden kausilipussa, tässä kesäajan jakso on kaikkein kallein. Kesälomalippu on voimassa kesäkuusta elokuuhun, ja tänä aikana voi tehdä rajoittamattoman määrän matkoja kellonajasta riippumatta. Kaikki tässä mainitut nuorille suunnatut kausiliput ovat henkilökohtaisia ja niiden hintoja on esitetty taulukossa 3.4. Lukukausikortteja sekä kesälomalippuja voi ostaa internetin välityksellä. (SL 2007a)

Alle 7-vuotiaat matkustavat maksutta yhden maksavan matkustajan kanssa. Korkeintaan kuusi 7–11-vuotiaasta lasta matkustaa maksutta viikonloppuisin yli 18-vuotiaan maksavan matkustajan kanssa. Alle 20-vuotiaat nuoret ja yli 65-vuotiaat ovat oikeutettuja alennuksiin sekä kerta- että kausilipuista. Opiskelijoille ei myönnetä erityisiä alennuksia. (SL 2007a)

### 3.3.2 Göteborg

Ruotsin toiseksi suurin kaupunki Göteborg sijaitsee maan länsirannikolla ja asukkaita siellä on noin 490 000. Kaupungin joukkoliikennejärjestelmään kuuluvat bussien lisäksi raitiovau-  
nut ja lautat, lisäksi lähijunilla tavoittaa naapurikunnat helposti ja nopeasti. Kaupunki tilaa joukkoliikennepalvelut Västtrafik-yritykseltä, joka vastaa joukkoliikenteestä koko Länsi-Götanmaalla eli Göteborgin lisäksi muissa läänin 48 kunnassa. Västtrafik on Ruotsin toiseksi suurin joukkoliikennepalveluja tuottava yritys ja sen omistavat puoliksi Länsi-Götanmaan lääni sekä alueen kunnat. Koko Länsi-Götanmaalla on käytössä vyöhykkeisiin perustuva taksajärjestelmä. Vyöhykkeet ovat muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta kuntarajojen mukaiset. (Göteborgs Stad 2007, Västtrafik 2007)

Västtrafikin lippuvalikoimassa on monia erilaisia lipputyyppejä eri matkustustarpeisiin. Alle 6-vuotiaat lapset matkustavat maksutta ja nuorten lipulla voivat matkustaa 6–16-vuotiaat. Kertalipulla ja arvolipulla maksettaessa lipun hinta määräytyy kuponkien määrän mukaan. Tarvittavien kuponkien määrä puolestaan riippuu kuljettujen vyöhykkeiden mukaan. Kuvassa 3.2 on esitetty, kuinka monta kuponkia lippuun tarvitaan. Kuvassa paikannimet tarkoittavat aina kyseistä vyöhykettä. Matka yhdellä vyöhykkeellä (joka monessa tapauksessa tarkoittaa myös yhtä kuntaa) maksaa 2 tai 3 kuponkia. Göteborgin sisäisessä liikenteessä aikuisten lippuun tarvitaan siis kaksi kuponkia, nuorten lippuun yksi. Mitä pidemmälle matkustetaan, sitä useampi kuponki on ostettava. Göteborgin seudulla maksimimäärä on 11 kuponkia. (Västtrafik 2007)

Yhden kupongin hinta riippuu maksutavasta. Kalleinta on ostaa lippu ajoneuvosta. Tällöin yhden kupongin hinta on 10 kruunua (1 kruunu  $\approx$  0,11 euroa). Tekstiviestillä tilattu kertalippu on kaksi kruunua perinteistä halvempi. Edullisin tapa on kuitenkin käyttää Maxirabatt 100 -alennuskorttia, joka toimii arvolipun tapaan. Kortti on magneettinauhalla varustettu kertakäyttöinen pahvikortti, joka maksaa 100 kruunua. Kortti leimataan ajoneuvon lukijalaitteessa ja matkustaja itse valitsee, kuinka monta kuponkia kortilla maksaa. Yhden kupongin hinta on 7,25 kruunua. Leimattaessa pahvikortin taakse tulostuvat tiedot maksutapahtumasta sekä jäljelle jäävä arvo. Arvo voi mennä myös negatiiviseksi, mutta tällöin loput lipun hinnasta on maksettava uudella kortilla tai kuljettajalle käteisellä. Sekä kertamaksulla että arvolipulla maksettuihin matkoihin sisältyy tunnin bussin vaihto-oikeus matkustettaessa yhdellä vyöhykkeellä ja kahden tunnin vaihto-oikeus kahdella tai useammalla vyöhykkeellä matkustettaessa. Lippujen hintoja on esitetty taulukossa 3.5. (Västtrafik 2007)

Kuponkien lukumäärä	Göteborg	Möndal Norra	Möndal Södra	Pertille	Öckerö	Ale Södra	Ale Norra	Härreda Väster	Härreda Mitt	Härreda Öster	Kungsbacka	Kungälv	Lerum	Alingsås	Stenungsund	Tjörn	Orust
Göteborg	2	3	4	3	3	4	5	4	5	6	5	5	5	9	8	10	10
Möndal Norra	3	2	2	4	4	4	5	4	5	6	5	5	5	9	8	10	10
Möndal Södra	4	2	2	4	4	4	5	4	5	6	5	5	5	9	8	10	10
Pertille	3	4	4	2	3	4	5	4	5	6	5	5	4	8	8	10	10
Öckerö	3	4	4	3	2	4	5	4	5	6	5	5	5	9	8	10	10
Ale Södra	4	4	4	4	4	3	3	4	5	6	5	3	5	9	8	10	10
Ale Norra	5	5	5	5	5	3	3	5	5	6	5	3	5	9	8	10	10
Härreda Väster	4	4	4	4	4	4	5	2	3	4	5	5	5	9	8	10	10
Härreda Mitt	5	5	5	5	5	5	5	3	2	3	5	5	5	9	8	10	10
Härreda Öster	6	6	6	6	6	6	6	4	3	2	6	6	6	9	8	10	10
Kungsbacka	5	5	5	5	5	5	5	5	5	6	3	5	5	9	8	10	10
Kungälv	5	5	5	5	5	3	3	5	5	6	5	3	5	9	6	8	8
Lerum	5	5	5	4	5	5	5	5	5	6	5	5	2	6	8	10	10
Alingsås	9	9	9	8	9	9	9	9	9	9	9	9	6	3	9	11	11
Stenungsund	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	6	8	9	3	5	5
Tjörn	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	8	10	11	5	3	5
Orust	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	8	10	11	5	5	3

Kuva 3.2 Matkaan tarvittavien kuponkien määrä riippuen lähtö- ja määränpäävyöhykkeestä Göteborgin seudullisessa liikenteessä. (Mukaillen Västtrafik 2007)

Västtrafikin lippuvalikoimaan kuuluu erityyppisiä kausi- ja seutulippuja. Liput ladataan Västtrafik-kortille. Kausilipun hinta määräytyy käyttäjäryhmän, kelpoisuusaajan, maantieteellisen kelpoisuusalueen ja sen mukaan, millä kaikilla kulkuneuvoilla lipulla voi matkustaa. Osa kausilipuista käy ainoastaan Göteborgin sisäisessä liikenteessä, osa taas koko läänin alueella. Osalla lipuista voi matkustaa bussien ja raitiovaunujen lisäksi myös lautoilla sekä kaikissa junissa. Suurin osa on voimassa kuukauden, mutta myös 90 ja 365 vuorokauden kortteja on myynnissä. Kausilipun hinta on 25 % alhaisempi nuorten ja niin sanotun hiljaisen liikenteen kausilipuille. Nuorten ikäraja vaihtelee lipputyypeittäin, osalla lipuista se on 20 ja osalla 26 vuotta. Hiljaisen liikenteen kausilippu on muutoin sama kuin vastaava aikuisien kausilippu, mutta lippu ei ole voimassa arkipäivisin kello 6.00–8.30 ja 15.00–18.00. Lipun hinta on samansuuruinen kuin nuorten lipun. (Västtrafik 2007)

Fritidsladdningen on erityinen vapaa-ajan kausilippu alle 20-vuotiaille nuorille. Lippu on voimassa 100 vuorokautta ja sillä on rajoittamaton matkustus-oikeus koko läänin alueella arkisin kello 16 alkaen aina aamuyöhön kello 04 asti. Viikonloppuisin ja yleisimpinä koulujen loma-aikoina lipulla voi matkustaa kellonajasta riippumatta. Lippu ei ole henkilökohtainen. Tiettyjä poikkeuksia lukuun ottamatta kortilla voi matkustaa busseissa, raitiovaunuissa, lautoilla sekä osassa junista. (Västtrafik 2007)

Skaraborgin alueella (13 kuntaa Göteborgista koilliseen) satunnaismatkustajille on tarjolla erillinen kausilippu, ”20-kort”. Lippu on voimassa 90 vuorokautta ja oikeuttaa 20 matkustusjaksoon. Yksi matkustusjakso on voimassa 20 tuntia ensimmäisestä leimauksesta, eikä näiden jaksojen tarvitse olla perättäisiä lipun voimassaoloaikana. Lipun hinta riippuu siitä, kuinka monella vyöhykkeellä haluaa sen olevan voimassa. Esimerkkejä eri lipputyypin hinnoista on esitetty taulukossa 3.5. (Västtrafik 2007)

**Taulukko 3.5** *Esimerkkejä lipun hinnoista Göteborgin sisäisessä liikenteessä ja 20-kortin hinnoista Skaraborgin alueella. Hinnat kruunuina, 1 kr ≈ 0,11 e. (Västtrafik 2007)*

Kertalippu ajoneuvosta	
Aikuiset	20,00
Nuoret 6-16 v.	10,00
Kertalippu tekstiviestillä	
Aikuiset	18,00
Nuoret 6-16 v.	9,00
Arvolippu Maxirabatt 100 (yhden matkan hinta)	
Aikuiset	14,50
Nuoret 6-16 v.	7,25
Kausilippu, kauden hinta	
30 vuorokautta, aikuiset	500,00
30 vrk, nuoret + "hiljainen liikenne"	375,00
90 vuorokautta, aikuiset	1325,00
90 vrk, nuoret + "hiljainen liikenne"	995,00
365 vuorokautta, aikuiset	4165,00
Vapaa-ajan kausilippu, alle 20-v.	510,00
20-kortti Skaraborgin alueella	
1-2 vyöhykettä, aikuiset	390,00
yksi matkustuspäivä	19,50
3 vyöhykettä, aikuiset	595,00
yksi matkustuspäivä	29,75
Kaikki 13 kuntaa, aikuiset	995,00
yksi matkustuspäivä	49,75

Länsi-Götanmaalla voi matkustaa myös erilaisilla matkustajalipuilla. Esimerkiksi niin kutsuttu punainen päiväkortti oikeuttaa rajoittamattomaan määrään matkoja yhden vuorokauden aikana Göteborgin kaupungin alueella. Kortin hinta on 50 kruunua, ja kortin haltijan lisäksi kaksi alle 16-vuotiasta matkustaa kortilla maksutta viikonloppuisin. Kesäaikaan tämä etu on voimassa kaikkina viikonpäivinä. Muilla matkustajalipuilla voi matkustaa Göteborgin lisäksi myös muiden seudun kuntien alueella. Mitä useamman kunnan alueella matkustajalipulla voi matkustaa, sitä korkeampi on lipun hinta. Esimerkiksi koko Länsi-Götanmaan kattava lippu maksaa 225 kruunua. (Västtrafik 2007)

Useimmilla kausilipuilla voi matkustaa myös yöliikenteessä, mutta esimerkiksi kertamaksulla ja arvolipulla matkustavien on maksettava yötaksa. Myös esimerkiksi Göteborgin sisäisellä 30 vuorokauden kausilipulla matkustavan on maksettava yölisä. Yölisä on kaikilta 2 kuponkia Göteborgin sisäisessä liikenteessä, pidemmällä matkoilla enemmän. Västtrafik myy lisäksi erityistä lisäkorttia, joka maksaa 50 kruunua kuukaudessa. Tämän kortin haltijan ei tarvitse maksaa yötaksaa, vaan normaali taksa riittää. (Västtrafik 2007)

### 3.3.3 Lontoo

Suur-Lontoon alueella asuu yli 7,5 miljoonaa ihmistä (Tilastokeskus 2007b). Lontoon joukkoliikennejärjestelmään kuuluvat bussit, metro, pikaraitiotie sekä lähijunat. Joukkoliikennepalvelujen suunnittelusta ja järjestämisestä vastaa TfL eli Transport for London. Vuonna 2005 Lontoon alueella tehtiin yli 24 miljoonaa matkaa päivässä, ja näistä noin kolmasosa

tehtiin joukkoliikennettä käyttäen. Joukkoliikennematkoista lähes puolet tehdään bussilla ja toinen puoli jakautuu tasan metro- ja kevytraideliikenteen sekä muun junaliikenteen kesken. (TfL 2007b) Lontoon taksajärjestelmä perustuu sekä tasataksaan että vyöhykkeisiin. Bussi- ja raitiovaunuliikenteessä käytetään tasataksaa ja muussa joukkoliikenteessä vyöhyketaksaa. Alue on jaettu kuuteen vyöhykkeeseen, jotka on numeroitu yhdestä kuuteen, lisäksi luoteessa on vielä vyöhykkeet A–D. Joukkoliikennelipun voi ostaa yhteen tai useampaan kulkuvälineeseen ja samoin voi valita lipun kelpoisuusalueen vyöhykkeiden osalta. Liput ovat joko paperisia kertakäyttölippuja tai ne ladataan Oyster-matkakortille. (TfL 2007a)

Kertalipun hintaan vaikuttavat valittu liikennemuoto sekä alue, jolla matkustetaan. Bussilla ja raitiovaunulla matkustettaessa aikuisen kertalipun hinta on aina kaksi punttaa (1 punta  $\approx$  1,47 euroa). Ainoastaan busseissa kelpaavia kertalippuja voi ostaa myös kuuden lipun Bus Saver -sarjalippuina, jolloin yhden lipun hinta on vain punta. Metro- ja DLR (Docklands Light Railway) -kertalipun hinta on neljä punttaa, jos matkustaa koko alueella. Lippu, joka ei ole voimassa ensimmäisellä eli sisimmällä vyöhykkeellä, maksaa punnan vähemmän. (TfL 2007a)

Oyster-matkakortilla maksettaessa liput ovat huomattavasti edullisempia. Kortille voi ladata arvoa, kausilipun tai molemmat. Arvolipusta käytetään nimitystä *Pay as you go* ja se toimii samoin kuin vaikkapa matkakortille ladattava arvolippu. Bussi- ja raitiovaunuliput ovat 50 % edullisempia Oyster-kortin arvolipulla maksettaessa. Metro- ja DLR-lippujen hinnat ovat vieläkin edullisempia, sillä esimerkiksi matka ensimmäisen vyöhykkeen sisällä maksaa Oyster-kortin arvolipulla 1,50 punttaa ja kertalippuna 4 punttaa. Oyster-korttiin liittyy *price capping* -ominaisuus, joka tarkoittaa, että arvolipulla matkustava ei koskaan maksa yhden päivän arvolipulla tekemistään matkoista enempää kuin yhden vuorokauden kausilippu maksaa. Kortin voisi siis sanoa olevan eräänlainen yhdistetty arvo- ja kausilippu; se toimii aluksi arvolippuna, mutta tietyn veloitusrajan ylittyttyä se muuttuu kausilipuksi kyseisen vuorokauden loppuajaksi. Esimerkiksi bussi- ja raitiovaunulipuissa *price capping* -raja on 3 punttaa, ja metro- ja DLR-lipuissa vyöhykkeistä riippuen 6,10–12,70 punttaa. Vastaavat yhden vuorokauden kausiliput ovat 0,50 punttaa kalliimpia kuin *price capping* -rajat, eli yhden päivän bussipassi maksaa 3,50 punttaa ja kaikilla vyöhykkeillä kelpaava metro- ja DLR-lippu 13,20 punttaa. (TfL 2007a)

Oyster-kortille voi ladata yhden, kolmen tai seitsemän vuorokauden, tai kuukauden tai vuoden kausilipun. Tässäkin lipun hintaan vaikuttavat kelpoisuusajan lisäksi lippuun valitut vyöhykkeet sekä käytettävä liikennemuoto. Ensimmäisellä ja toisella vyöhykkeellä voimassa olevan metro- ja DLR-kuukausilipun hinta on 89,10 punttaa ja saman alueen vuosilipun hinta on 928 punttaa. Kaikkien vyöhykkeiden kuukausilippu maksaa 165,20 punttaa ja vuosilippu 1 720 punttaa. Yhden kuukauden bussilipun hinta puolestaan on 53,80 punttaa ja vuosilipun 560 punttaa. (TfL 2007a)

Oyster-matkakortilla olevan arvon tai kausilipun voimassaoloajan voi tarkistaa ja ladata lisää arvoa tai uuden kauden muun muassa internetissä, lippuautomaateissa sekä lipunmyyntitoimistoissa. Arvolipun voi ladata automaattisesti Oyster-kortille käyttäen *Auto Top-Up* -palvelua, joka voidaan ottaa käyttöön internetissä. Kortin saldon laskettua alle viiden punnan korttiin ladataan automaattisesti joko 20 tai 40 punttaa, kun korttia käytetään lukijalaitteessa seuraavan kerran. Ladattu arvo veloitetaan Oyster-tililtä. (TfL 2007a)

Liikennevälineisiin noustaessa on aina käytettävä Oyster-korttia lukijalaitteessa. Busseja ja raitiovaunuja lukuun ottamatta myös liikennevälineestä poistuttaessa on kortti leimattava. Järjestelmä on siis niin kutsuttu check in – check out, jolloin matkasta veloittettava hinta määräytyy matkustusvyöhykkeiden mukaan. Bussi- ja raitiovaunuliikenteessä on käytössä tasataksa, joka veloitetaan kortilta matkan alussa eikä tietoa matkan päätepisteestä tarvita. Muiden liikennemuotojen taksa sen sijaan perustuu kuljettuun etäisyyteen, jolloin myös matkan päätepiste on tiedettävä. Check in – check out -järjestelmän etuna on, ettei matkustajan itse tarvitse tietää matkansa päätepestettä vaan järjestelmä veloittaa automaattisesti kortilta oikean summan. Mikäli matkustaja unohtaa käyttää korttiaan poistuessaan kulkuneuvosta, veloitetaan kortilta suurin maksu. (TfL 2007a)

Lontoon joukkoliikenteessä lapsille ja nuorille myönnetään alennuksia. Alle 11-vuotiaat lapset matkustavat maksutta kaikissa kulkuneuvoissa aikuisen seurassa tai käyttäen omaa Oyster-korttiaan. Myös 11–15-vuotiaat lapset sekä 16–17-vuotiaat opiskelijat matkustavat Oyster-kortilla ilmaiseksi busseissa ja raitiovaunuissa. Yli 60-vuotiaat ja liikuntaesteiset matkustajat voivat käyttää *Freedom pass* -korttia, jolloin he voivat matkustaa maksutta esimerkiksi arkipäivisin kello 9 alkaen sekä viikonloppuisin. (TfL 2007a)

### 3.3.4 Stuttgart

Stuttgart on Saksan kuudenneksi suurin kaupunki ja Baden-Württembergin osavaltion pääkaupunki eteläisessä Saksassa. Aukkaita Stuttgartissa on lähes 600 000 ja lähikunnat mukaan lukien väkiluku on noin 2,4 miljoonaa (Tilastokeskus 2007b). Kaupungissa joukkoliikennematkansa voi tehdä bussilla, raitiovaunulla tai lähijunalla. Joukkoliikenteestä sekä Stuttgartissa että sen lähikunnissa vastaa Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS), joten VVS:n tariffit ovat voimassa laajalla alueella. Stuttgartissa on vyöhykkeisiin perustuva taksajärjestelmä. Vyöhykkeitä on lähes 47 ja ne ulottuvat lähikuntiin asti. Stuttgartissa ei ole käytössä sähköistä matkakorttia, vaan esimerkiksi kausiliput koostuvat kuvallisesta kanta-kortista ja siihen liitettävistä kausitarroista. (VVS 2007)

Kertalipun voi ostaa joko automaattista tai kuljettajalta ja sen hinta riippuu kuljettavista vyöhykkeistä. Lippu yhdelle vyöhykkeelle maksaa 1,85 euroa ja kalleimmillaan kuudelle tai useammalle vyöhykkeelle 6,10 euroa. 6–14-vuotiaiden lasten liput ovat 50 % edullisempia kuin aikuisten liput. Lipuilla on kahden tunnin bussin vaihto-oikeus. Lyhyen matkan kertalippu, joka maksaa 1,0 euroa, oikeuttaa kolmen pysäkin väliseen matkaan ilman vaihtoja. Lippu ei kuitenkaan käy kaikissa kulkuneuvoissa. 4er-karte (*Mehrfahrtenkarte*) on 4 matkan sarjalippu, jonka matkat voi käyttää yksi henkilö tai vaikka yhdellä kerralla 4 eri henkilöä. Esimerkiksi yhden vyöhykkeen 4 matkan sarjalippu maksaa 6,50 euroa, jolloin yhden matkan hinnaksi tulee 1,63 euroa. Näilläkin lipuilla on kahden tunnin bussin vaihto-oikeus ja lasten liput ovat muiden lippujen tapaan edullisempia. (VVS 2007)

Niin sanottuja yhden päivän päivälippuja on Stuttgartissa kahdenlaisia; joko yhdelle henkilölle tai ryhmälle. Liput oikeuttavat rajoittamattomaan määrään joukkoliikennematkoja yhden päivän aikana. Etukäteen ostettu lippu on voimassa tietyn päivän ajan, mutta automaattista ostettuna lipun kelpoisuusaika voi olla lyhyempi. Lipun voi ottaa käyttöön mihin kellonaikaan tahansa, mutta se on voimassa vain ostopäivän aikana. Lippu ei siis välttämättä ole voimassa 24 tuntia. Yhden hengen päivälippu *EinzelTagesTicket* on henkilökohtainen. Yhden tai kahden vyöhykkeen lippu maksaa 5,40 euroa ja koko alueen lippu 11,10 euroa. Lapsille ei ole omia lippuja. *GruppenTagesTicket*-ryhmälipulla voi matkustaa joko 1–5 henkilöä

iästä riippumatta tai yksi perhe (vanhemmat sekä heidän korkeintaan 17-vuotiaat lapsensa). 1-2 vyöhykkeen lippu maksaa 9 euroa ja koko alueen lippu 14,30 euroa. (VVS 2007)

Aikuisten kausiliput ovat joko viikon, kuukauden tai vuoden mittaisia ja niiden hinta riippuu siitä, kuinka monella vyöhykkeellä haluaa lipullaan matkustaa. Kausilippujen erikoisuutena on, että lauantaisin, sunnuntaisin ja pyhäpäivisin aikuisen mukana voi matkustaa maksutta kolme korkeintaan 17-vuotiaasta lasta tai kaikki perheen omat lapset (korkeintaan 17-vuotiaat). Viikko- ja kuukausiliput ovat henkilökohtaisia, mutta vuosilippuja myydään sekä haltija- että henkilökohtaisina. Ruuhka-aikojen liikenteen tasaamiseksi on myynnissä *9-Uhr-UmweltmonatsTicket* ja *9-Uhr-UmweltjahresTicket*. Nämä ovat muuten tavallisia kausilippuja, mutta arki-aamuisin ne ovat voimassa vasta kello 9:n jälkeen. Hinta on noin 25 % edullisempi kuin normaalien kausilippujen. Myös tällä lipputyypillä matkustavan mukana lapset matkustavat maksutta viikonloppuisin. Esimerkkejä joidenkin lippujen hinnoista on esitetty taulukossa 3.6. (VVS 2007)

*Taulukko 3.6 Lipunhintoja Stuttgartin joukkoliikenteessä. Hinnat euroina. (VVS 2007)*

	Aikuiset	Lapset
Kertalippu		
1 vyöhyke	1,85	0,90
2 vyöhykettä	2,30	1,15
≥6 vyöhykettä	6,10	3,05
4 matkan sarjalippu, matkan hinta		
1 vyöhyke	1,63	0,88
2 vyöhykettä	2,18	1,10
≥6 vyöhykettä	5,80	2,88
	Tavallinen	Kello 9 -lippu
Kausilippu, kauden hinta		
1 vrk, 1-2 vyöhykettä	5,40	
7 vrk, 1 vyöhyke	16,50	
30 vrk, 1 vyöhyke	48,90	36,50
365 vrk, 1 vyöhyke, henk.kohtainen	489,00	365,00
365 vrk, 1 vyöhyke, haltijakohtainen	515,00	385,00

Opiskelijoille ja eläkeläisille on tarjolla aikuisten lippuja edullisemmat kausiliput. Lisäksi alle 21-vuotiaille nuorille on tarjolla *14-Uhr-JuniorTicket*. Lippu on joko kuukauden tai vuoden voimassa oleva henkilökohtainen kausilippu, jolla voi matkustaa arkisin kello 14 jälkeen aina päivän viimeisiin vuoroihin asti sekä viikonloppuisin ja pyhäpäivinä kellonajasta riippumatta. Lisäksi koulujen loma-aikoina ja tiettyinä erikoispäivinä lippu on voimassa jo aamuyhdeksästä alkaen. Lippu on voimassa kaikilla vyöhykkeillä ja yhden kuukauden hinta on 16,30 euroa. Vuoden kausilipun hinta on 163 euroa, joten tällöin saa 12 kuukauden lipun 10 kuukauden hinnalla. (VVS 2007)

Tavallisten lippujen lisäksi VVS:n lippuvalikoimaan kuuluu erityyppisiä erikoislippuja. Eräs näistä on *KombiTicket*, jota VVS tarjoaa yhdessä tapahtumien järjestäjien kanssa. Tällöin pääsylippu kulttuuri-, urheilu- tai muuhun tapahtumaan oikeuttaa ilmaisiin joukkoliikennematkoihin. Matkustusoikeus alkaa yleensä kolme tuntia ennen tapahtuman alkua ja on voimassa aina päivän viimeisiin vuoroihin asti. Pääsylimissa on VVS:n tunnus. *KombiTicket*-yhteistyötahoja ovat muun muassa useat teatterit, urheiluseurat sekä messujärjestäjät. Toinen erikoislippu on pysäköintitalon pysäköintilippu *Kombi-Park-Fahrschein*, joka oikeuttaa pysäköinnin lisäksi myös ilmaisiin joukkoliikennematkoihin kahdella vyöhykkeellä Stuttgartin keskustan alueella. Yhden hengen lippu neljän tunnin pysäköinnin ajalta (tänä aikana voi siis



tehdä rajoittamattoman määrän matkoja joukkoliikenteessä) maksaa 5,40 euroa ja yli neljän tunnin ajalta 6,40 euroa. 2–5 henkilön lippu maksaa vastaavasti 6,90 ja 9,10 euroa. (VVS 2007)

### 3.3.5 Perth

Perth on Australian neljänneksi suurin kaupunki ja Länsi-Australian osavaltion pääkaupunki. Perthin metropolialueella asuu yli 1,5 miljoonaa asukasta, mutta itse alueen ytimessä Perthin kaupungissa (City of Perth) vain vajaa kymmenesosa tästä. Metropoli sijaitsee Australian länsirannikolla Intian valtameren laskevan Swan River -joen rannalla. Metropolialueen pinta-ala on 5386 km<sup>2</sup>, jolloin väestötiheys alueella on hieman yli 280 asukasta neliökilometriä kohden. (City of Perth 2007)

Perthin joukkoliikennejärjestelmään kuuluvat bussien ja junien lisäksi myös lautat. Länsi-Australian hallitus vastaa joukkoliikenteestä metropolialueella brändillä *Transperth*. Bussi liikenteen palveluita tuottaa kolme eri linja-autoliikennöitsijää. Lisäksi valtiolla on sopimukset muutamien muiden operaattoreiden kanssa, jotka tuottavat muun muassa raide- ja lautta liikenteen palveluja. Metropolialueella tehdään vuosittain noin 85 miljoonaa joukkoliikennematkaa. (Transperth 2007)

Taksajärjestelmä Perthin metropolialueella perustuu vyöhykkeisiin, jossa alue on jaettu 9 vyöhykkeeseen. Vuoden 2007 alusta alkaen käytössä on ollut älykortti *SmartRider* ja rahastus tapahtuu check in – check out -periaatteella. Toisin sanoen matkakortti leimataan ajoneuvoon noustaessa sekä myös siitä poistuttaessa, jolloin järjestelmä automaattisesti veloittaa kortilta oikean summan. Järjestelmä selvittää GPS-yhteyden avulla vyöhykkeet, joilla matkustaja nousee ajoneuvoon ja poistuu siitä, lisäksi se tarkistaa kellonajat. Alennetulla taksalla matkustavat muun muassa opiskelijat, lapset ja eläkeläiset. (Transperth 2007)

Matkustettaessa hyvin lyhyt matka (alle 3,2 kilometriä) ilman vaihtoja lipun hinta on alhaisin. Tämän jälkeen hinta määräytyy käytettyjen vyöhykkeiden mukaisesti. Neljällä vyöhykkeellä tehtäviin matkoihin sisältyy kahden tunnin bussin vaihto-oikeus ja 5–9 vyöhykkeellä matkustettaessa vaihto-oikeus on kolme tuntia. Mikäli sekä sisään- että ulosleimaus tapahtuu samassa paikassa 15 minuutin sisällä, ei kortilta veloiteta maksua lainkaan. Mikäli jompikumpi leimaus unohtuu tai epäonnistuu, kortilta veloitetaan eräänlainen oletusmaksu. Tällöin järjestelmä olettaa, että korttia käyttäen on matkustettu pisin mahdollinen matka kyseisellä bussilla, junalla tai lautalla. Poikkeuksen tähän tekee 60 minuutin sääntö busseissa. Mikäli ulosleimausta ei tehdä, mutta vaihdetaankin ajoneuvoa ja uusi sisäänleimaus tapahtuu tunnin kuluessa ensimmäisestä sisäänleimauksesta, ei oletusmaksua peritä. Tällöin järjestelmä käsittää, että uusi sisäänleimaus tarkoittaa myös edellisen ulosleimausta. Järjestelmä on ohjelmoitu laskemaan aina edullisin hinta matkasta, joten se ei esimerkiksi peri kortilta päivää kohden suurempaa summaa kuin mitä yhden päivän matkailijalippu maksaa. (Transperth 2007)

*SmartRider*-korttia voi ladata useilla eri tavoilla. Käytetty lataustapa määrittää, kuinka suuren alennuksen matkoistaan saa korttia käyttämällä. Suurimman eli 25 % alennuksen normaaliin käteislippuun verrattuna saa, kun lataa kortin käyttäen suoraveloitusta. Tällöin kortin saldon alittaessa tietyn vähimmäisrajan *SmartRider* tekee automaattisesti latauspyynnön suoraan asiakkaan nimeämään pankkiin. Asiakkaan pankkitililtä siirretään ennalta sovittu summa *SmartRider*-kortin tilille ja tietyn ajan kuluttua uusi saldo päivittyy kortille. Muut

tavat kortin lataamiseen ovat latausautomaatit, lataus käteisellä ajoneuvojen kuljettajilta, lataus puhelimitse tai internetiä käyttäen sekä lataus infopisteissä ja jälleenmyyjien luona. Näitä kaikkia tapoja käyttäen korttiin saadaan 15 % alennus normaalihintaisiin lippuihin verrattuna. Aikuisten lipun hintoja on esitetty taulukossa 3.7. Alle 5-vuotiaat lapset matkustavat maksutta, 5–14-vuotiaat ovat oikeutettuja alennettuihin hintoihin. Myös eläkeläiset voivat matkustaa alennetuin hinnoin. Opiskelijat saavat alennuksia lipun hinnoista ja *SmartRider*-korttia käyttämällä he maksavat matkastaan vain 0,50 dollaria (1 \$  $\approx$  0,62 euroa). (Transperth 2007)

*Taulukko 3.7 Perthin metropolialueen joukkoliikennematkan hintoja. Hinnat Australian dollareina, 1 \$  $\approx$  0,62 euroa. (Transperth 2007)*

Ylitettävät vyöhykkeet	Kertamaksu	SmartRider -korttimaksu alennus 15 %	SmartRider -korttimaksu alennus 25 %
1	2,10	1,79	1,58
2	3,20	2,72	2,40
3	4,00	3,40	3,00
4	4,70	4,00	3,53
5	5,70	4,85	4,28
6	6,60	5,61	4,95
7	7,50	6,38	5,63
8	8,20	6,97	6,15

*SmartRider*-kortin voi rekisteröidä. Tällöin varastetun tai kadonneen kortin väärinkäyttö voidaan estää sulkemalla kortti sekä siirtämällä sillä ollut lataus uudelle kortille. Rekisteröidyn kortin saldon sekä lataushistorian voi myös tarkistaa internetin välityksellä. Muussa tapauksessa kortin saldon voi tarkistaa kortin leimauksen yhteydessä sekä muun muassa latausautomaateista tai infopisteistä. (Transperth 2007)

*Transperth* tekee yhteistyötä erilaisten yleisötapahotumien järjestäjien kanssa. Kustannusten jaosta sovitaan tapauskohtaisesti. Eräs esimerkki yhteistyöstä on Australian jalkapalloliigan ottelut Subiaco Oval -stadionilla Perthissä. Otteluiden aikaan *Transperth* järjestää lisävuoroja joukkoliikenteeseen ja matkat ovat otteluiden yleisölle ilmaisia. Pääsylippua tai jalkapalloklubin jäsenkorttia näyttämällä voi matkustaa joukkoliikenteessä maksutta. (Transperth 2007)

Keskustan alue Perthin kaupungissa on määritelty joukkoliikenteen vapaaksi vyöhykkeeksi (*A Free Transit Zone*). Vapaan vyöhykkeen alueella matkustaminen sekä busseissa että junissa on maksutonta, mutta junissa on silti käytettävä *SmartRider*-korttia. Tämä johtuu siitä, että asemat ovat niin sanottuja suljettuja asemia ja laiturille päästäkseen on syötettävä kortti lukijalaitteeseen. Jos kuitenkin sekä sisään- että ulosleimaus tapahtuu vapaalla vyöhykkeellä, ei kortilta veloiteta mitään. Mikäli matkustajalla ei ole matkakorttia, on hänen ostettava normaali kertalippu junalla matkustaakseen. Joukkoliikenteen pysäkit, jotka sijaitsevat vapaalla vyöhykkeellä, on merkitty erityisellä logolla, jotta vapaan vyöhykkeen rajat olisivat matkustajille selvät. (Transperth 2007)

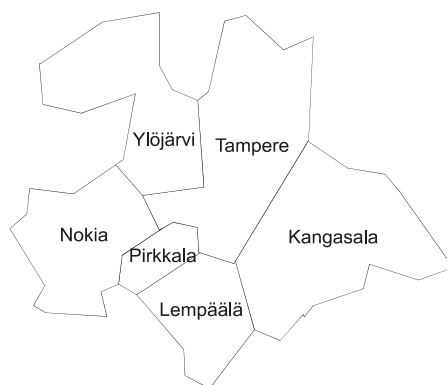
Kaupungin keskustassa liikennöi myös erityisiä CAT-bussilinjoja (*Central Area Transit*). Maksuttomat CAT-bussit kiertävät kolmea eri reittiä keskustassa kaikkina viikonpäivinä ja niiden vuoroväli on 5–30 minuuttia. Linjat on eroteltu punaisella, sinisellä ja keltaisella väriellä. Pysäkit ovat selvästi merkittyjä ja niiden reaaliaikaisista näytöistä on mahdollista tarkistaa seuraavan bussin saapumisaika. (Transperth 2007)

## 4 TAKSAJÄRJESTELMIEN ARVIOINTI

### 4.1 Kohdekaupunkiseudun esittely

#### 4.1.1 Tampereen kaupunkiseutu

Tutkimuksen kohdekaupunkiseutuna olevan Tampereen kaupunkiseudun muodostavat Tampereen lisäksi Nokian ja Ylöjärven kaupungit sekä Kangasalan, Lempäälän, Pirkkalan ja Vesilahden kunnat. Tampereen kaupunkiseudun seutulippualueeseen kuuluvat nämä kunnat Vesilahtea lukuun ottamatta kuvan 4.1 mukaisesti (Tampereen kaupunki 2007a). Tampereella asukkaita on hieman yli 206 000 ja koko seudun väkiluku on noin 320 000. Tampere on asukasmäärältään Suomen kolmanneksi suurin kaupunki. (Tilastokeskus 2007a).



*Kuva 4.1 Tampereen kaupunkiseudun seutulippualueeseen kuuluvat kunnat. Tämän tutkimuksen tutkimusalueena on kaupunkiseutulippualue.*

Tampereen kaupungin sisäisen liikenteen suunnittelusta vastaa kaupungin joukkoliikennesivikö ja liikenteen tuottaa suurimmilta osin Tampereen kaupungin liikennelaitos (TKL). Kaupungin sisäisessä liikenteessä on käytössä yhteistariffijärjestelmä, jonka mukaisesti sekä liikennelaitos että yksityiset liikennöitsijät noudattavat yhteisiä taksoja ja tariffiehtoja. Kaupungin liikennelaitoksen lisäksi yhteistariffijärjestelmässä on mukana kuusi yksityistä liikennöitsijää. Seudullisen liikenteen tuottavat yksityiset liikennöitsijät. Tampereen sisäisessä liikenteessä on käytössä tasataksa ja kaupunkiseudun liikenteessä etäisyysperusteinen taksa-järjestelmä. (Tampereen kaupunki 2007a)

Tampereen kaupungin alueella liikennöitiin talvikaudella 2006–2007 yhteensä 28 linjalla ja kesän 2007 aikana 25 linjalla. Tavallisten linjojen lisäksi Tampereella liikennöitiin arkisin myös palveluliikennettä useilla eri linjoilla, jotka tilattiin yksityisiltä liikennöitsijöiltä. Kaiken kaikkiaan Tampereella tehtiin yhteensä yli 27 miljoonaa joukkoliikennematkaa vuonna 2006. Joukkoliikenteen käyttömenoista noin neljännes katetaan kaupungin subventiolla. (Tampereen kaupunki 2007a)

#### 4.1.2 Kaupungin sisäinen liikenne

Tampereella on käytössä Tampereen matkakortti, joka on älypohjainen kortti ja joka käy joukkoliikenteen lisäksi maksuvälineenä myös eräissä seudun uimahalleissa. Lisäksi sen voi rekisteröidä kirjastokortiksi Tampereen pääkirjasto Metsoon. Matkakortti noudetaan liiken-

nelaitoksen neuvonnasta 6,70 euron panttia vastaan ja myöhemmin sitä voidaan ladata useissa eri latauspisteissä, ei kuitenkaan linja-autoissa. Latauspisteitä ovat esimerkiksi kioskit, linja-autoasema ja tavaratalojen neuvontapisteet. (Tampereen kaupunki 2007a)

Tampereen matkakorttiin ladattavia lipputyyppejä ovat muun muassa arvolippu, kausilippu, työmatkalippu ja Tampereen kaupunkiseudun seutulippu. Liput ovat joko henkilökohtaisia tai haltijakohtaisia, jolloin korttia voi käyttää kuka tahansa samaan tai edullisempaan ikä- tai alennusryhmään kuuluva. Arvolippu tarkoittaa sitä, että korttiin ladataan rahaa, ja maksettaessa kortilta vähennetään maksu käyttäjäryhmän mahdolliset alennukset huomioon ottaen. Aikuisten kortille rahaa ladataan 20 euron ja lasten kortille 10 euron kerrannaisina. Aikuisten, nuorten ja lasten arvokortti on haltijakohtainen, mutta opiskelijoiden kortti on henkilökohtainen. 65 vuotta täyttäneiden arvokortti on aikuisten arvokortti, joka oikeuttaa 50 % edullisempiin matkoihin kello 9–14 ja on tänä aikana henkilökohtainen. Veteraanien arvokortti oikeuttaa kokonaan ilmaisiin matkoihin. Alennukseen oikeuttavalla lipulla voi maksaa myös toisen henkilön matkan, mutta tällöin kortilta veloitetaan aikuisen arvolipun hinta. Arvolipun voimassaoloa ei ole rajoitettu, joten ladattu arvo säilyy lipulla. (Tampereen kaupunki 2007a)

Kausilippu on aikasidonnainen lippu, jolla voi tehdä rajoittamattoman määrän matkoja sen voimassaoloaikana. Kausiliput ovat aikuisille, nuorille, lapsille ja opiskelijoille 30 vuorokauden pituisia, lisäksi aikuisille myydään 90 ja 180 vuorokauden lippuja. Opiskelijoiden kausilippua lukuun ottamatta kausiliput ovat haltijakohtaisia, joten niitä voi käyttää usea samaan ikäryhmään kuuluva, kuitenkin yksi kerrallaan. Aikuisille on tarjolla lisäksi työmatkalippu, joka on eräänlainen kausilippu, mutta joka on tavallista kausilippua edullisempi. Se on voimassa 30 vuorokautta ensimmäisestä käyttökerrasta lukien, mutta oikeuttaa enintään 50 matkaan. Myös tämä lippu on haltijakohtainen. (Tampereen kaupunki 2007a)

Kertalippu Tampereen kaupungin sisäisessä liikenteessä voidaan ostaa joko linja-autossa kuljettajalta tai ennakoon liikennelaitoksen lipunmyynnistä. Kertalippu on paperinen lippu, jonka hinta aikuisille on kaksi euroa ja lapsille yksi euro. Matkailijalippu puolestaan oikeuttaa rajoittamattomaan määrään matkoja Tampereen sisäisessä liikenteessä lipun voimassaoloaikana, joka määritetään täysin vuorokausina. Ensimmäisen vuorokauden hinta aikuisille on 6 euroa ja lisävuorokaudet 4 euroa kappale. Nuorten ja lasten liput ovat edullisempia. Matkailijalippu on kertakäyttöinen kontaktillinen muistikortti, ja se on henkilökohtainen. Muita erityisiä lipputyyppejä Tampereella ovat muun muassa koululaisliput ja osanottajapassit. Lisäksi Tampereen sisäisessä liikenteessä voi matkustaa erällä seutulipuilla sekä Matkahuollon muilla lipuilla, jotka on kuvattu tarkemmin jäljempänä. Eri lipputyyppejen hintoja on esitetty taulukossa 4.1. (Tampereen kaupunki 2007a)

Lasten lippujen hinnat ovat 50 % aikuisten hinnoista. Lasten lipulla voivat matkustaa alle 12-vuotiaat, alle 7-vuotiaat matkustavat kuitenkin ilmaiseksi maksavan matkustajan mukana. Nuorten lipulla voivat matkustaa 12–19-vuotiaat, ja lipun hinta on 75 % normaali hinnasta, aivan kuten opiskelijalipunkin. Kertalipulla, arvolipulla ja työmatkalipulla maksettuihin matkoihin sisältyy yhden tunnin mittainen vaihto-oikeus. Tämä tarkoittaa, että matkustaja voi vapaasti vaihtaa bussista toiseen yhden tunnin sisällä matkan aloittamisesta. Matkailijalippua lukuun ottamatta kaikilla muilla lipputyypeillä matkustavilta peritään yövuorolisä kello 24–4.40. Lisä on aikuisen kertalipun suuruinen. Arvolipulla maksavalta yövuorolisä peritään automaattisesti matkakortilta, ja kausilipulla matkustava voi maksaa sen joko käteisellä tai arvolipulla, mikäli kortilla on sellainen ladattuna. (Tampereen kaupunki 2007a)

Taulukko 4.1 Joukkoliikennelippujen hintoja (euroa) Tampereella. (Tampereen kaupunki 2007a)

Kertalippu	
Aikuiset	2,00
Lapset	1,00
Arvolippu (yhden matkan hinta)	
Aikuiset	1,40
65 v. täyttäneet tamperelaiset klo 9-14	0,70
Opiskelijat ja nuoret	1,05
Lapset	0,70
Kausilippu, kauden hinta	
30 vuorokautta, aikuiset	44,00
30 vuorokautta, opiskelijat ja nuoret	33,00
30 vuorokautta, lapset	22,00
90 vuorokautta, aikuiset	115,00
180 vuorokautta, aikuiset	220,00
Työmatkalippu (30 vrk/50 matkaa)	38,00

Taulukossa 4.2 on esitetty joukkoliikennematkojen jakaantuminen Tampereella lipputyypeittäin vuosina 2001–2005. Kertalippujen osuus pysyi jokseenkin samansuuruisena näiden viiden vuoden aikana. Kausi- ja arvolippujen käytössä sen sijaan on nähtävissä muutosta. Arvolippujen osuus pienentyi lähes 10 %, ja vastaavasti kausilippujen osuus kasvoi selvästi. (Tampereen kaupunki 2005)

Taulukko 4.2 Eri lipputyyppeiden osuudet joukkoliikennematkoista Tampereella vuosina 2001–2005. (Tampereen kaupunki 2005)

%	2005	2004	2003	2002	2001
Kertaliput	11	10	9	10	10
Arvoliput	44	47	49	51	53
Kausiliput	34	33	31	30	26
Muut liput	12	11	10	10	10

Tampereella kokeiltiin maksutonta keskustajoukkoliikennettä vuosien 1999–2000 aikana. Vapaa Vyöhyke -kokeilun tavoitteena oli viihtyisyyden lisääminen ja liikkumismahdollisuuksien parantaminen kaupungin keskustassa. Tavoitteena oli vaikuttaa ihmisten asenteisiin, lisätä joukkoliikenteen käyttöä ja vähentää yksityisautoilua keskustassa. Maksuttoman keskustajoukkoliikenteen bussit kiersivät kahta reittiä (etelä ja pohjoinen) kaupungin keskustassa lauantaisin kello 10–18 keskimäärin 8–10 minuutin vuorovälillä. Ennen kokeilun aloittamista sekä sen jo käynnistyttyä maksutonta joukkoliikennettä markkinoitiin sekä seurattiin näkyvästi muun muassa päivälehdissä, radiossa ja televisiossa. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2001)

Vapaa Vyöhyke -kokeilu käynnistettiin elokuussa 1999 ja sen oli tarkoitus jatkua vuoden ajan, mutta vähäisten matkustajamäärien vuoksi kokeilu päätettiin keskeyttää jo helmikuussa 2000. Vähäisiin matkustajamääriin vaikuttaneita syitä löydettiin useita. Tampereen keskustaa-alue on melko suppea ja kävellen hyvin hallittavissa, lisäksi bussimatkat keskustassa ovat hitaita kävelyyn verrattuna. Kausilipun omaavat matkustajat, joilla on rajoittamaton matkustusoikeus lipun voimassaoloaikana, saattoivat valita minkä bussin tahansa riippumatta siitä oliko se maksuton vai ei, eivätkä näin ainakaan erityisesti lisänneet käyttäjämääriä Vapaan Vyöhykkeen busseissa. Kokeilulla ei tavoitettu työmatka- ja koululaisliikennettä, sillä kokei-

lu rajoitettiin kalusto- ja kustannussyistä ainoastaan lauantapäiviin. Lisäksi itse bussit, aika-  
taulut ja pysäkit jäivät epäselviksi käyttäjille, eikä kokeilun mainonta suurista panostuksista  
huolimatta ilmeisestikään saavuttanut tavoiteryhmää eli yksityisautoilijoita. (Liikenne- ja  
viestintäministeriö 2001)

#### 4.1.3 Seudullinen liikenne

Tampereen kaupunkiseudun seudullisessa liikenteessä matkan hinta määräytyy matkan pi-  
tuuden mukaan ja hinnoittelussa noudatetaan Matkahuollon valtakunnallista kilometritaksaa.  
Taulukossa 4.3 on esimerkkejä matkan hinnoista Tampereen kaupunkiseudulla. Taulukon  
hinnat ovat hintoja aikuisen lipulle yhdensuuntaisella matkalla. Kertamaksun lisäksi matkan  
voi maksaa seutulipulla, sarjalipuilla sekä muilla Matkahuollon ja yksityisten liikennöitsi-  
jöiden lipuilla. Osa Matkahuollon lipuista on edelleen paperisia ja osa ladataan Matkahuol-  
lon matkakortille, jonka hinta on 6,50 euroa. Kortin voi ostaa ja ladata Matkahuollon omissa  
toimipaikoissa sekä osassa Matkahuollon asiamiestoimipisteistä. Kortin voi ladata myös  
linja-autoissa. (Matkahuolto 2007)

*Taulukko 4.3 Esimerkkejä seudullisten joukkoliikennematkojen hinnoista Tampereen kaupunki-  
seudulla. (Väinö Paunu 2007, Matkahuolto 2007)*

Matka	Hinta (euroa)
Tampere - Kangasala	4,30
Tampere - Pirkkala	3,20
Tampere - Lempäälä	4,90
Tampere - Nokia	3,80
Tampere - Ylöjärvi	3,80

Tampereen kaupunkiseudun seutulipun hinta on Tampereen, Kangasalan, Lempäälän, Noki-  
an ja Ylöjärven asukkaille 67 euroa ja Pirkkalassa asuville 55 euroa. Pirkkalan kunta päätti  
edullisemmasta asiakashinnasta, jotta seutulippu olisi lyhyemmät etäisyydet huomioon otta-  
en kilpailukykyinen muihin lipputuotteisiin nähden. Seutulipulla voi matkustaa myös Tam-  
pereen sisäisessä liikenteessä ja se voidaan ladata myös Tampereen matkakortille. Tampere  
on lisäksi mukana myös kolmessa muussa seutulippualueessa, jotka ovat Tampereen itäinen  
ja läntinen seutulippu sekä Etelä-Pirkanmaan seutulippu. Osa Tampereen kaupunkiseudun  
muista kunnista kuuluu myös näihin seutulippualueisiin. Tampereen kaupunkiseudun seutu-  
lippu on kuitenkin ainoa, jolla voi matkustaa Tampereelle ja Tampereen sisäisessä liiken-  
teessä ilman lisämaksua. Kolmeen muuhun seutulippuun matkustusoikeuden Tampereelle  
saa lisämaksusta, ja matkustusoikeus kaupungin sisäiseen liikenteeseen on ostettava tämän  
lisäksi vielä erikseen. Tamperelaisille näiden kolmen muun seutulipun hinta määräytyy pää-  
asiallisen matkustuskohteen mukaan. (Tampereen kaupunki 2007a, Matkahuolto 2007)

Sarjalippu eli vuosilippu sisältää joko 22 tai 44 yhdenmittaista matkaa, ja se ladataan Mat-  
kahuollon kortille. Tällöin matkan hinta on edullisempi kuin kertamaksulla maksettaessa. 44  
matkan vuosilipulla alennus on vähintään 25 %, ja esimerkiksi alle 25 kilometrin pituisilla  
matkoilla alennus on noin 35 %. 22 matkan lipulla alennus on 15 %. Lippu on valtakunnalli-  
nen eli sillä voi maksaa matkan missä tahansa Suomessa matkan maksimipituus huomioon  
ottaen. Nimensä mukaisesti vuosilippu on voimassa vuoden ostopäivästä. Lipulla tehtyihin  
matkoihin ei sisälly bussin vaihto-oikeutta. Eräät yksityiset liikennöitsijät tarjoavat myös  
omia sarjalippuja, jotka ladataan heidän omille korteilleen ja joiden voimassaoloaika saattaa  
vaihdella. (Matkahuolto 2007)

## 4.2 Auton haltijoille suunnatun kyselytutkimuksen toteutus

### 4.2.1 Esitetyt lipputyypit

Kotimaisten ja ulkomaisten esimerkkikaupunkien taksajärjestelmien ja asiantuntijahaastattelujen perusteella muodostettiin uusia erityisesti satunnaiseen joukkoliikennematkustukseen suunnattuja lippuvaihtoehtoja, jotka soveltuisivat Tampereen kaupunkiseudun lippuvalikoimaan. Lipputyyppeiden houkuttelevuutta tutkittiin hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella asuville auton haltijoille suunnatulla kyselytutkimuksella. Kyselyn tavoitteena oli tuottaa tietoa lippujen kiinnostavuudesta ja kartoittaa erityisesti sellaisia lippuvaihtoehtoja, joita tutkimuksen kohderyhmä eli joukkoliikenteen satunnaiskäyttäjät todennäköisimmin hankkisivat. Kyselytutkimuksessa vastaajilta kysyttiin myös joukkoliikenteen käyttöön liittyviä kysymyksiä sekä mielipiteitä joukkoliikenteestä Tampereen seudulla. Kyselyn pääkohdan muodostivat uudet lipputyypit, joiden kiinnostavuutta vastaajia pyydettiin arvioimaan. Lisäksi esitettiin muutama kysymys joukkoliikennematkan maksutavoista.

Lomakkeessa esitellyt lipputyypit myös hinnoiteltiin, jotta niiden houkuttelevuutta olisi helppompaa arvioida. Liput hinnoiteltiin erikseen Tampereen sisäisessä liikenteessä ja seudullisessa liikenteessä. Liput on hinnoiteltu tutkimusta varten tutkimusryhmässä yhteistyössä ohjausryhmän edustajien kanssa. Pääosin liput on hinnoiteltu siten, että niillä matkustaminen olisi hieman kalliimpaa kuin nykyisillä kausilipuilla, mutta edullisempaa kuin arvolipulla tai sarjalipuilla. Markkinoille mahdollisesti tullessaan tässä esitettyjen lipputyyppeiden hinnat voivat poiketa huomattavasti kyselytutkimuksessa esitetyistä hinnoista. Seudulliset hinnat olivat Pirkkalassa asuville muita alhaisemmat, minkä vuoksi Pirkkalassa asuville laadittiin erillinen tutkimuslomake. Lomakkeet olivat lippujen hintoja lukuun ottamatta samanlaiset. Kyselytutkimuksen saatekirje sekä kyselylomakkeet on esitetty liitteissä 1–3.

Kyselytutkimuksessa auton haltijoille esiteltiin kaikkiaan kahdeksan erilaista lipputyyppeä. Taulukossa 4.4 on kooste tutkimuksessa esitellyistä lipputyypeistä sekä niiden hinnoista. Ensimmäinen esitetty lippuvaihtoehto oli kello 9 -lippu, joka on 30 vuorokauden kausilippu. Tavallisesta kausilipusta lippu eroaa siten, että se ei ole voimassa arkipäivisin kello 7–9, jonka vuoksi sen hinta on tavallista kausilippua alhaisempi. Lippu sopisi esimerkiksi eläkeläisille, joille ei tällä hetkellä ole tarjolla arvolipun lisäksi muita alennettuja lipputyyppejä. Toisaalta lippu sopisi esimerkiksi myös niille matkustajille, jotka voivat lähteä töihin ennen aamuseitsemää tai vasta yhdeksän jälkeen.

Seuraavina esitettyjen vapaa-ajan kausilipun ja viikonloppulipun tavoitteena olisi lisätä joukkoliikenteen käyttöä erityisesti vapaa-ajan matkoilla. Vapaa-ajan kausilippu on 30 vuorokauden kausilippu, joka on voimassa arkisin kello 15–24 sekä viikonloppuisin kellonajasta riippumatta. Tämäkin lippu on rajatun käyttöaikansa vuoksi tavallista 30 vuorokauden kausilippua edullisempi. Viikonloppulippu on puolestaan 60 vuorokauden kausilippu, joka on voimassa vain viikonloppuisin siten, että kelpoisuusaika alkaa perjantaina kello 18.00 ja päättyy sunnuntaina kello 24.00. Viikonloppulipun 30 vuorokauden hinta on vapaa-ajan kausilippua alhaisempi. Erityyppisiä vapaa-ajan ja viikonloppu kausilippuja on monissa kaupungeissa tarjolla erityisesti nuorille, mutta tässä tutkimuksessa tavoitteena oli selvittää, olisiko käyttäjiä myös vanhemmissa ikäryhmissä. Vapaa-ajan ja viikonloppu kausiliput sopisivat myös esimerkiksi niille matkustajille, jotka tarvitsevat omaa autoa työssään tai työmatkoillaan, mutta käyttäisivät joukkoliikennettä muilla matkoillaan.

Kyselytutkimukseen valittiin tarjolle kaksi lipputyyppeä, jotka oikeuttavat kokonaisuun matkustuspäiviin tietyn ajan kuluessa. Kukin matkustuspäivä alkaa, kun ensimmäisen kerran nousee bussiin. Tämän jälkeen lipulla voi tehdä rajoittamattoman määrän matkojen seuraavien 20 tunnin aikana. Tässä esitetyt lippuvaihtoehdot ovat 30 matkustuspäivää 3 kuukauden aikana ja 20 matkustuspäivää 6 kuukauden aikana. Näistä jälkimmäisellä lipulla yhden matkustuspäivän hinta on kalliimpi. Molemmilla lipuilla yhden matkustuspäivän hinta on Tampereella kuitenkin arvolippua edullisempi jo päivittäisen matkamäärän ylittäessä kaksi matkaa.

Kimppalippuun haettiin esimerkkejä Keski-Euroopasta, erityisesti Saksasta. Kimppalippu on ollut käytössä myös Suomessa pääkaupunkiseudulla, mutta se on poistettu lippuvalikoimasta lippulajiuudistuksen yhteydessä. Kimppalipun tavoitteena olisi saada esimerkiksi kokonainen perhe matkustamaan bussilla oman auton sijasta vaikkapa viikonloppuna kaupungin keskustaan elokuviin tai ostoksille. Kimppalippu on kertalippu, jolla voi matkustaa enintään neljä henkilöä. Varsinkin seudullisena lippuna tämä lippu olisi edullinen vaihtoehto useamman henkilön ryhmälle.

Kokonaisuun matkustuspäiviin oikeuttavien lippujen lisäksi tutkimukseen valittiin myös perinteisen sarjalipun tyyppinen lippu, joka oikeuttaa 30 yksittäiseen matkaan 3 kuukauden aikana. Jokaiseen matkaan sisältyy tunnin vaihto-oikeus, eikä matkan pituutta ole rajattu. Erityisesti seudullisessa matkustuksessa tämä lipputyyppeä olisi edullinen ja käytännöllinen lippuvaihtoehto. Nykyiset sarjaliput oikeuttavat vain tietyn mittaiseen matkaan eikä kertatai sarjalipuilla maksettuihin matkoihin sisälly bussin vaihto-oikeutta. Myös Tampereen sisäisessä liikenteessä tämä lipputyyppeä olisi edullinen, sillä matkan hinta on sekä kerta- että arvolippua alhaisempi.

Viimeinen kyselyssä esitetty lippuvaihtoehto on tapahtumalippu. Tapahtumalippu on yhdistetty joukkoliikennelippu ja pääsylippu esimerkiksi jääkiekko-otteluun, teatteriin, huvipui-  
toon, messuille tai muuhun vastaavaan yleisötapahtumaan. Lippu sisältää pääsymaksun lisäksi kaksi bussimatkaa Tampereen sisäisessä liikenteessä kyseisenä tapahtumapäivänä. Yhdistetyn lipun hinta olisi vain vähän tavallista pääsylippua kalliimpi. Kokemuksia tästä lipputyypistä löytyy paitsi Keski-Euroopasta, myös muun muassa Australiasta.

Esitettyjen lipputyyppeiden teknistä toteutusta ei ole tässä tutkimuksessa yksityiskohtaisesti suunniteltu. Teoriassa kaikki lipputyypit ovat toteuttamiskelpoisia, mutta joidenkin lipputyyppeiden toteutus edellyttäisi rahastusjärjestelmiin muutoksia. Tavoitteena on ollut selvittää, olisiko esitetyille lipputyypeille riittävästi kysyntää, jotta niiden käyttöönottoa olisi mielekasta suunnitella yksityiskohtaisemmin. Toteutettu kysely antaa suuntaa matkustajien kiinnostuksesta eri lipputyyppejä kohtaan. Kappaleessa 4.5 on esitetty asiantuntijoiden arvioita esitellyistä lipputyypeistä ja maksutavoista.



Taulukko 4.4 Auton haltijoille suunnatussa kyselytutkimuksessa esitetyt lippuvaihtoehdot.

Lipputyyppe	Kuvaus	Hinta, euroa		
		Tampere	seutu (muut kunnat)	seutu (Pirkkala)
Kello 9 -lippu	30 vuorokauden kausilippu. Voimassa kaikkina muina aikoina, paitsi arkisin klo 7–9.	35	60	50
Vapaa-ajan kausilippu	30 vuorokauden kausilippu. Voimassa arkisin klo 15–24, viikonloppuisin kaikkina aikoina. Erillistä yöllisää ei peritä.	30	55	45
Viikonloppulippu	60 vuorokauden kausilippu. Voimassa viikonloppuisin, pe klo 18.00 – su klo 24.00. Erillistä yöllisää ei peritä.	20	40	33
3 kk / 30 matkustuspäivää	Lippu oikeuttaa 30 vapaasti valittavaan matkustus-päivään 3 kuukauden aikana. Päivän aikana saa tehdä kuinka monta matkaa tahansa.	55	80	65
6 kk / 20 matkustuspäivää	Lippu oikeuttaa 20 vapaasti valittavaan matkustus-päivään 6 kuukauden aikana. Päivän aikana saa tehdä kuinka monta matkaa tahansa.	50	70	58
Kimppalippu	Kertalippu, jolla voi matkustaa enintään 4 henkilöä. Matkaan sisältyy tunnin vaihto-oikeus.	5	10	8
3 kk / 30 matkaa	Lippu sisältää 30 matkaa, voimassa 3 kuukautta. Matkaan sisältyy tunnin vaihto-oikeus.	40	60	50
Tapahtumalippu	Pääsylippu esim. jääkiekko-otteluun, teatteriin tai huvipuistoon sisältää 2 linja-automatkaa Tampereen sisäisessä liikenteessä tapahtumapäivänä.	Pääsylippujen hinnat noin 0,50 euroa nykyisiä korkeammat		

#### 4.2.2 Kyselytutkimuksen otanta ja palautuneet vastaukset

Kyselytutkimuksen perusjoukon otanta poimittiin henkilöauton haltijoiden keskuudesta, koska joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävien osuus on suuri tässä ryhmässä. Auton haltijoilla oma auto on joukkoliikenteen kanssa kilpaileva kulkutapa, ja joukkoliikennematkustus jää monissa tapauksissa autoilua vähemmälle. Joukkoliikennettä päivittäin käyttävien osuus, jotka eivät siis varsinaisesti ole tämän tutkimuksen kohderyhmä, on henkilöauton haltijoiden keskuudessa pienempi kuin joukkoliikennettä satunnaisesti tai harvoin käyttävien osuus. Poimimalla tutkimuksen osallistujat henkilöauton haltijoiden joukosta voitiin varmistaa, että joukkoliikenteen satunnaismatkustajien eli tutkimuksen kohderyhmään kuuluvien osuus olisi vastaajien keskuudessa mahdollisimman suuri.

Tutkimukseen valittiin 3 000 auton haltijaa Tampereelta, Nokialta, Ylöjärveltä, Kangasalta, Lempäälästä ja Pirkkalasta. Otanta kohdistettiin niille postinumeroalueille, joilla on hyvä joukkoliikennetarjonta. Näin ollen joukkoliikenne on kyselyyn osallistuvalla todellinen kulkutapavaihtoehto ja vastaajan oli mahdollista vastata kyselyn joukkoliikennettä ja lipputyyppejä koskeviin kysymyksiin. Liitteen 4 kartassa on esitetty kyselyyn valitut postinumeroalueet, joita oli yhteensä 57.

Otanta suoritettiin Ajoneuvohallintokeskuksen ajoneuvorekisteristä toukokuussa 2007. Otanta tehtiin satunnaisotoksena siten, että kultakin postinumeroalueelta poimittiin auton

haltijoita samassa suhteessa kuin heitä on alueella muihin valittuihin postinumeroalueisiin verrattuna. Otannan ikä- ja sukupuolijakauma vastaa kaikkien auton haltijoiden ikä- ja sukupuolijakaumaa kullakin postinumeroalueella. Tutkimukseen valittujen kotikuntana pidettiin vakinaista asuinkuntaa. Otantaan otettiin mukaan vain sellaiset henkilöt, joilla on ajo-oikeus voimassa. Otantaan poiminnassa kyselyyn valittiin ainoastaan vastaajia, joiden äidinkieli on suomi, sillä kyselylomake oli mahdollista tässä yhteydessä laatia vain suomenkielisenä. Otanta rajattiin yksityisiin henkilöauton haltijoihin. Aineistoon ei otettu mukaan invalidiautoja ja lisäksi yhdestä taloudesta valittiin korkeintaan yksi vastaaja.

Henkilöauton haltijoille suunnattu kyselytutkimus toteutettiin postikyselynä ja lisäksi kyselyyn oli mahdollista vastata myös internetissä. Seudullisten lippujen eri hintatasosta johtuen Pirkkalassa asuville postitettiin erilainen kyselylomake. Pirkkalan lomaketta postitettiin 181 ja muiden kuntien yhteistä lomaketta 2 819 kappaletta. Kyselylomakkeet saatekirjeineen postitettiin tutkimukseen valituille toukokuun toisella viikolla, ja viimeiseksi palautuspäiväksi ilmoitettiin 23.5.2007. Kyselytutkimuksesta tiedotettiin paikallismedialle toukokuussa kyselylomakkeen postituksen aikana. Kyselylomakkeet numeroitiin, jotta niin kutsutun karkhukierroksen suorittaminen oli mahdollista. Tällöin määräaikaan mennessä vastaamatta jättäneille lähetettiin muistutuskirje kyselystä ja kirjeen mukana lähetettiin myös kyselylomake uudelleen. Muistutuskirjeet postitettiin kesäkuun ensimmäisellä viikolla ja vastausaikaa annettiin 15.6.2007 asti.

Muistutuskirje lähetettiin yhteensä 1 878 henkilölle. Vastauksia palautui ensimmäisellä kierroksella 1 145 ja vastausprosentti oli 38,2. Toisen kierroksen jälkeen kyselyn vastausprosentti oli 51,1 ja kyselyyn vastasi yhteensä 1 533 henkilöä. Suurin osa heistä vastasi postitse, sillä internetissä kyselyyn kävi vastaamassa vain 93 henkilöä eli 6 % kaikista vastanneista.

Palautuneista lomakkeista yhteensä 28 hylättiin. Hylätyistä lomakkeista 8 oli tyhjiä. Osassa näistä vastaaja ilmoitti, ettei halua tai voi käyttää joukkoliikennettä ollenkaan. Tyhjien lisäksi hylättiin 4 lomaketta, jotka oli täytetty puutteellisesti. Lisäksi 16 lomaketta hylättiin sen vuoksi, että ne palautuivat liian myöhään. Taulukossa 4.5 on esitetty tutkimuksen otanta, palautuneiden ja hylättyjen vastausten määrä sekä aineiston laajuus.

*Taulukko 4.5 Kyselytutkimuksen otanta, palautuneiden vastausten määrä ja aineiston laajuus.*

Lähetetyt lomakkeet	3000
Palautuneet vastaukset	1533
Vastausprosentti	51,1 %
Hylätyt lomakkeet	28
tyhjät	8
puutteellisesti täytetyt	4
myöhässä palautuneet	16
Aineistossa hyväksytyt vastaukset yhteensä	1505

Kyselyyn vastanneiden kesken arvottiin palkintoina kolme 90 vuorokauden kausilippua Tampereen kaupungin sisäiseen joukkoliikenteeseen. Vaihtoehtoisesti voittaneet saattoivat valita näiden tilalle 30 vuorokauden kaupunkiseutulippuja seudulliseen liikenteeseen. Lisäksi arvottiin kolme Väinö Paunu Oy:n lahjakorttia sekä elokuvalippuja.

### 4.3 Kyselytutkimuksen tulokset

#### 4.3.1 Vastaajien taustatiedot ja nykyinen joukkoliikenteen käyttö

Palautuneista hyväksytyistä vastauksista kaksi kolmasosaa oli tamperelaisilta ja yksi kolmasosa ympäryskunnissa asuvilta auton haltijoilta. Taulukossa 4.6 on esitetty kyselyyn vastanneet kunnittain. Kyselytutkimuksen tulokset käsitellään jatkossa erikseen jaettuna Tampereella ja ympäryskunnissa asuviin vastaajiin. Kaikkia kuntia ole tarkasteltu erikseen, sillä vastaajamäärät eivät kaikissa tapauksissa riittäisi kuntakohtaiseen jakoon. Toisaalta kaikkia vastaajia ei myöskään ole mielekästä tarkastella yhtenä ryhmänä, sillä joukkoliikenteen palvelutaso sekä nykyisten ja uusien lippujen hintataso on erilainen Tampereella ja seudun muissa kunnissa.

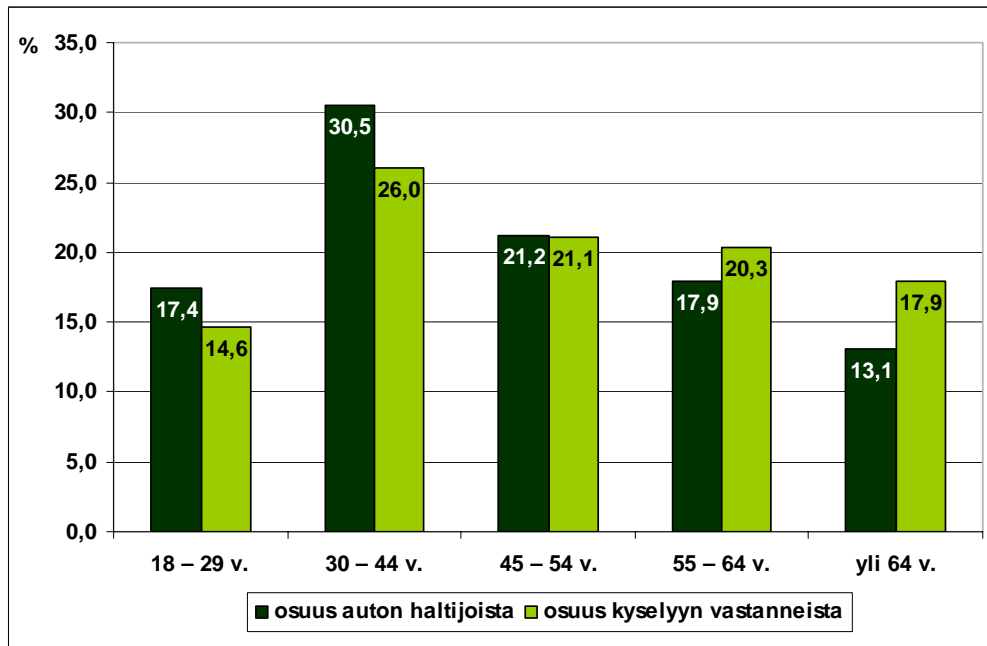
Taulukko 4.6 Kyselyyn vastanneet kunnittain.

	Vastanneet, kpl	Osuus, %
Tampere	1008	67,0
Nokia	125	8,3
Kangasala	121	8,0
Ylöjärvi	94	6,2
Lempäälä	82	5,4
Pirkkala	75	5,0
Yhteensä	1505	100,0

Vastaajien ikä- ja sukupuolijakauma vastasi melko hyvin tutkimukseen valittujen eli tutkimuksessa mukana olevilla postinumeroalueilla asuvien auton haltijoiden jakaumaa. Eroavaisuuksiakin kuitenkin havaittiin. Kuvassa 4.2 on esitetty auton haltijoiden ja kyselytutkimukseen osallistuneiden ikäjakauma. Nuorimman ikäryhmän osuus kaikista kyselyyn vastanneista oli 3 %-yksikköä pienempi kuin ryhmän osuus on auton haltijoiden keskuudessa. 30–44-vuotiaiden kyselyyn vastanneiden osuus oli myös hieman todellisuutta pienempi. Keskimmaisessä ikäryhmässä kyselyyn vastanneiden osuus vastasi lähes tarkalleen ryhmän osuutta seudun auton haltijoista. Kahden vanhimman ikäryhmän edustajat sen sijaan osallistuivat tutkimukseen muita aktiivisemmin.

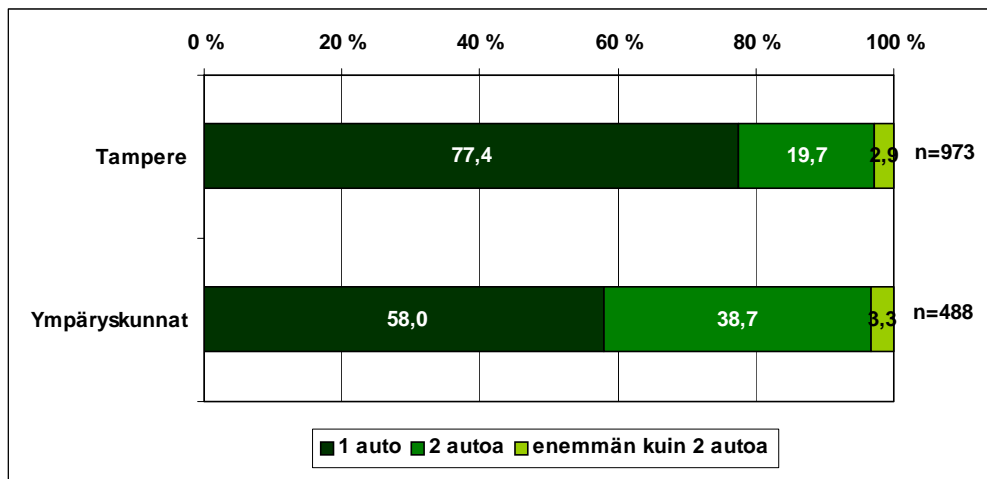
Vastausprosentti oli vanhimmassa ikäryhmissä selvästi suurempi kuin nuoremmissa. Alimmillaan se oli 18–29-vuotiaiden ryhmässä (42 %) ja korkeimmillaan yli 64-vuotiaiden ryhmässä (68 %). Naiset olivat lisäksi miehiä aktiivisempia vastaajia. Miesten osuus auton haltijoista on 65 %, ja heidän osuutensa kyselyyn vastanneista oli 58 %. Naisten vastausprosentti oli kaikissa ikäryhmissä miehiä korkeampi. Aktiivisimmin vastasivat yli 64-vuotiaat naiset, joiden ryhmässä vastausprosentti oli 73 %. Alhaisin vastausprosentti (30 %) puolestaan oli alle 30-vuotiaiden miesten ryhmässä.

Kyselyyn vastanneista auton haltijoista suurin osa, 65 %, ilmoitti käyvänsä ansiotyössä. Eläkeläisiä oli neljännes vastaajista ja opiskelijoita 4 %. Kyselyyn vastanneista auton haltijoista 46 % asui kerrostalossa, 30 % omakotitalossa ja 20 % rivitalossa. Lapsiperheellisiä eli vastaajia, joiden taloudessa asuu alle 18-vuotiaita, oli lähes 29 % auton haltijoista. Heistä puolet oli sellaisia, joiden taloudessa asuu alle 6-vuotiaita lapsia.



Kuva 4.2 Tutkimusalueen auton haltijoiden ja kyselyyn vastanneiden ikäjakauma.

Enemmistö kyselyyn vastanneista auton haltijoista asui yhden auton kotitalouksissa. Noin 30 % vastaajista asui kotitalouksissa, joissa on kaksi tai useampia autoja. Niin kutsuttujen kakkosautojen omistamisessa oli havaittavissa selvä ero Tampereen ja ympäryskuntien välillä (kuva 4.3). Tampereella oli suurempi osuus yhden auton talouksia, mutta pienempi osuus kahden auton talouksia ympäryskuntiin verrattuna. Niiden kotitalouksien osuudessa, joilla on käytettävissään enemmän kuin 2 autoa, ei ollut suurta eroa Tampereen ja ympäryskuntien välillä.



Kuva 4.3 Vastaajan kotitalouden käytettävissä olevien autojen lukumäärä Tampereella ja ympäryskunnissa.

Kyselyyn vastanneista auton haltijoista 84 % ilmoitti, että heillä on auto käytettävissään aina tai lähes aina. Auton käyttömahdollisuus usein oli 8 prosentilla vastaajista ja silloin tällöin 6 prosentilla vastaajista. Näin ollen vain 3 % vastaajista kuului ryhmään, jolla on auto käytettävissään harvoin tai ei koskaan. Kuten kotitalouden käytettävissä olevien autojen lukumäärässä, myös auton käyttömahdollisuudessa oli eroja Tampereen ja ympäryskuntien välillä.

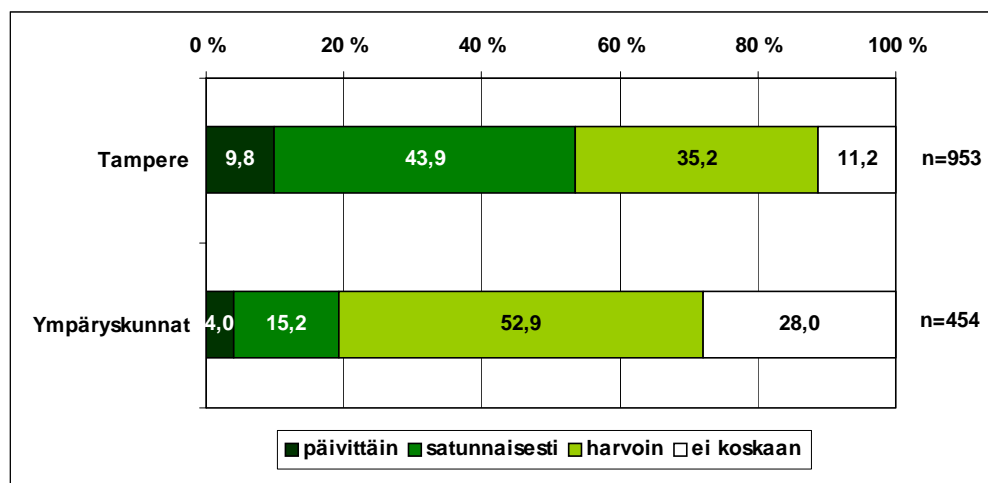
Tamperelaisista vastaajista 82 % ilmoitti, että heillä on auto käytettävissään aina tai lähes aina. Sen sijaan vastaava osuus ympäryskuntien vastaajista oli 87 %. Lisäksi sukupuolten välillä oli havaittavissa eroja auton käyttömahdollisuudessa. Miehistä 87 % ilmoitti, että heillä on auto käytettävissään aina tai lähes aina, kun vastaava osuus naisista oli 79 %. Miehiä, joilla auton käyttömahdollisuus on harvoin tai ei koskaan, oli vastaajista alle 2 %. Vastaava osuus naisista oli 5 %.

Auton haltijoilta kysyttiin, kuinka usein he käyttävät eri kulkutapoja liikkuessaan talviaikana Tampereen seudulla. Vastausvaihtoehtoja oli eri kulkutapojen kohdalla yhteensä kuusi, joista ensimmäinen oli ”päivittäin tai lähes päivittäin” ja viimeinen ”ei koskaan”. Vastaukset yhdistettiin siten, että vastaajista muodostui neljä käyttäjäryhmää sen mukaan, kuinka usein vastaaja käyttää kyseistä kulkutapaa (taulukko 4.7). Näin muodostettuja joukkoliikenteen käyttäjäryhmiä on hyödynnetty jatkossa esitettäessä kyselytutkimuksen tuloksia joukkoliikenteen käytön useuden mukaan tarkasteltuna.

*Taulukko 4.7 Eri kulkutapojen käyttäjäryhmät käytön useuden mukaan.*

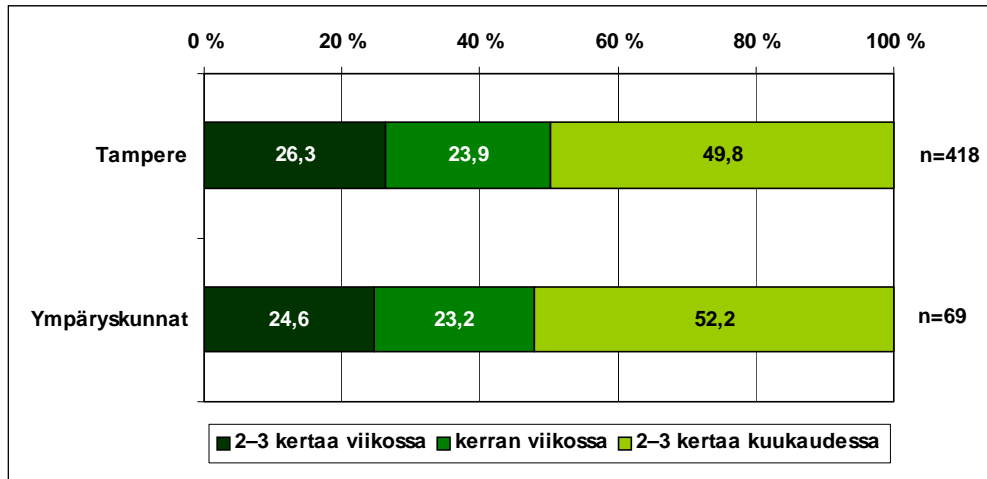
Vastausvaihtoehdot	Käyttäjäryhmä
päivittäin tai lähes päivittäin	päivittäin matkustavat
2 - 3 kertaa viikossa	satunnaisesti matkustavat
kerran viikossa	
2 - 3 kertaa kuukaudessa	harvoin matkustavat
kerran kuussa tai harvemmin	
ei koskaan	ei koskaan matkustavat

Päivittäin ja satunnaisesti linja-autolla matkustavien auton haltijoiden osuus oli Tampereella huomattavasti suurempi kuin ympäryskunnissa (kuva 4.4). Tamperelaisista auton haltijoista joka kymmenes ilmoitti matkustavansa linja-autolla päivittäin tai lähes päivittäin, kun ympäryskunnissa vastaava osuus oli 4 %. Joukkoliikenteen satunnaismatkustajien osuus oli Tampereella 44 % ja ympäryskunnissa 15 %. Tampereella auton haltijoista 11 % ja ympäryskunnissa 28 % ilmoitti, ettei tee ollenkaan matkoja linja-autolla Tampereen seudulla.



*Kuva 4.4 Auton haltijoiden linja-autolla matkustaminen Tampereella ja ympäryskunnissa.*

Joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävien osuudessa oli merkittävä ero Tampereen ja ympäryskuntien välillä. Kun tarkasteltiin pelkästään satunnaiskäyttäjiä eli eroavaisuuksia tämän ryhmän sisällä, ei Tampere eronnut ympäryskunnista joukkoliikenteen käytön useudessa (kuva 4.5). Noin puolet satunnaismatkustajista käytti joukkoliikennettä 2–3 kertaa kuukaudessa. Toinen puoli jakaantui melko tasan 2–3 kertaa viikossa ja kerran viikossa matkustavien kesken.



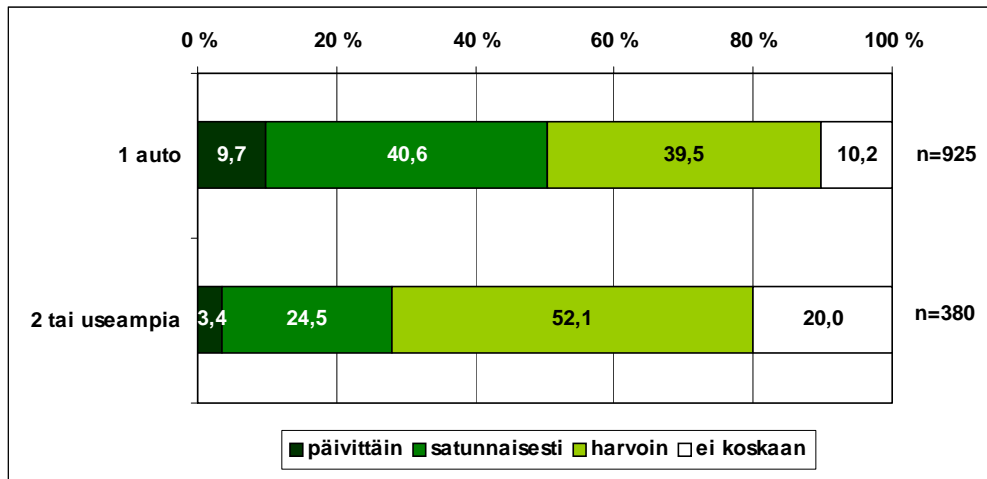
Kuva 4.5 Joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävien auton haltijoiden joukkoliikenteen käyttö Tampereella ja ympäryskunnissa.

Kyselyyn vastanneet naiset matkustivat linja-autolla miehiä useammin. Tamperelaisista naisista 16 % oli joukkoliikennettä päivittäin käyttäviä, kun vastaava osuus miehistä oli alle 6 %. Kyselyyn vastanneista naisista 8 % ja miehistä 14 % ilmoitti, ettei matkusta linja-autolla ollenkaan. Ympäryskunnissa joukkoliikennettä päivittäin käytti 7 % naisista ja vain vähän yli prosentti miehistä. 33 % ympäryskuntien miehistä ja 23 % naisista ilmoitti, ettei matkusta lainkaan linja-autolla Tampereen seudulla.

Linja-auton käyttö väheni, kun kotitaloudessa oli useampia autoja (kuva 4.6). Yhden auton talouksissa asuvista vastaajista joka kymmenes matkusti linja-autolla päivittäin tai lähes päivittäin, kun usean auton taloudessa vastaava osuus oli 3 %. Linja-autoa ei käyttänyt ollenkaan niin ikään joka kymmenes yhden auton talouksissa asuvista, sen sijaan usean auton talouksissa asuvista heitä oli jo viidennes.

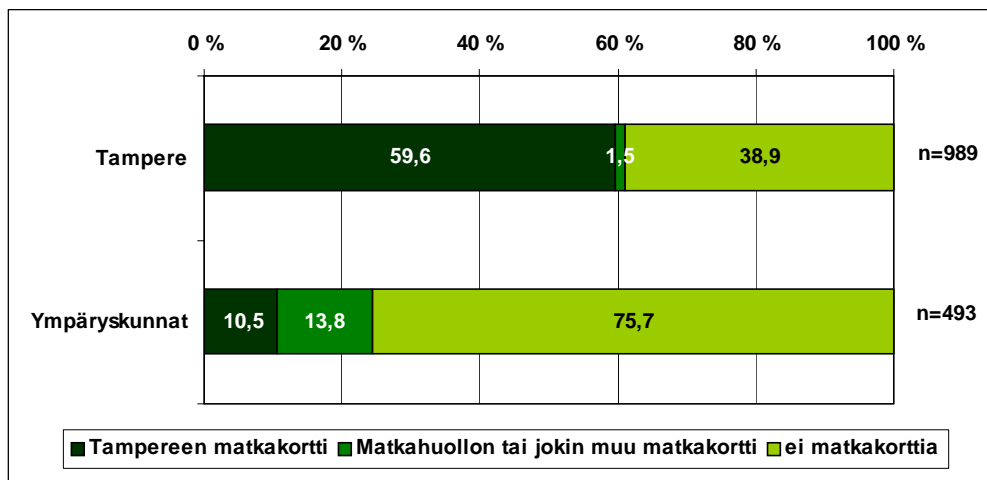
Myös asumismuoto vaikutti joukkoliikenteen käyttöön. Omakotitalossa asuvista vastaajista alle 4 % oli joukkoliikenteen päivittäisiä käyttäjiä, mutta kerrostalossa asuvista joka kymmenes matkusti linja-autolla päivittäin tai lähes päivittäin. Joukkoliikenteen satunnaismatkustajien osuus oli omakotitalossa asuvista vastaajista 26 % ja kerrostalossa asuvista 41 %.

Linja-auton käytön lisäksi myös kävely ja pyöräily oli usean auton kotitaloudessa asuvilla harvinaisempaa kuin yhden auton talouksissa asuvilla. 33 % yhden auton talouksissa asuvista vastaajista ilmoitti tekevänsä kävellen matkoja päivittäin tai lähes päivittäin. Vastaava osuus usean auton talouksissa asuvista oli 16 %. Yhden auton talouksissa asuvista vastaajista 6 % teki päivittäin tai lähes päivittäin matkoja polkupyörällä talviaikana. Usean auton talouksissa asuvista polkupyörää käytti päivittäin vain 2 %.



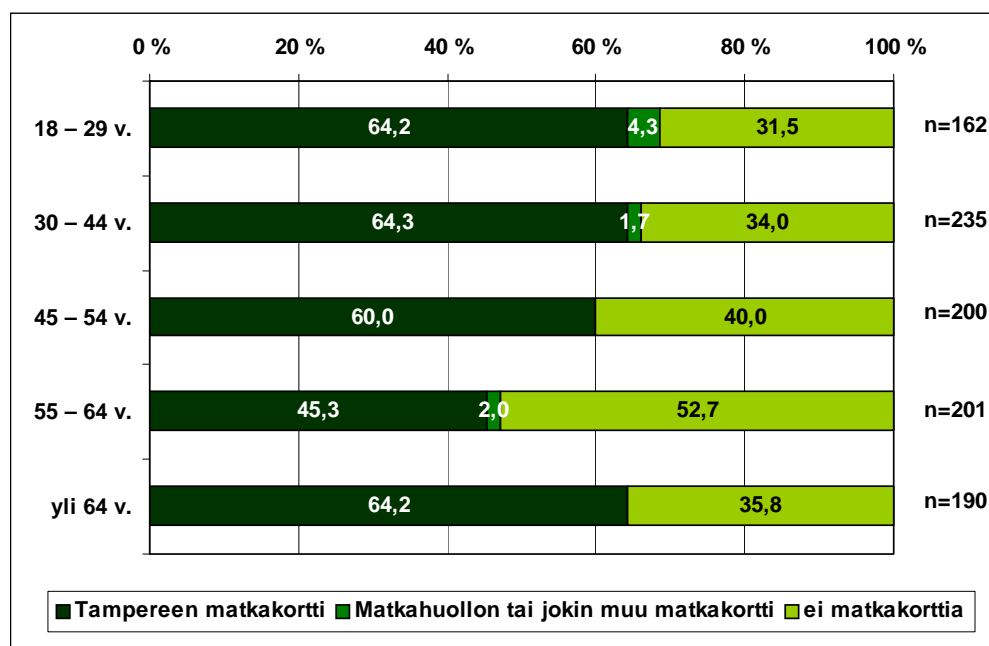
Kuva 4.6 Linja-auton käyttö vastaajan talouden autollisuuden mukaan.

Auton haltijoilta kysyttiin, omistavatko he tällä hetkellä jonkin matkakortin. Tamperealaisista kyselyyn vastanneista auton haltijoista enemmistöllä oli jokin matkakortti (kuva 4.7). Valtaosa näistä korteista oli Tampereen matkakortteja, muita olivat esimerkiksi Matkahuollon kortit. Alle 40 % tamperealaisista vastaajista ilmoitti, ettei omista mitään matkakorttia. Sen sijaan noin 75 prosentilla ympäryskuntien vastaajista ei ollut matkakorttia. Ympäryskunnissa Tampereen matkakorttien osuus oli pienempi kuin Tampereella ja vastaavasti muiden korttien osuus oli suurempi. Muiden korttien ryhmä koostui pääasiassa Matkahuollon matkakorteista, toiseksi eniten tässä ryhmässä oli Paunun matkakortteja. Sekä Tampereella että ympäryskunnissa oli myös pari prosenttia sellaisia vastaajia, joilla oli useampia matkakortteja. Useimmiten tällainen yhdistelmä oli Tampereen ja Matkahuollon matkakortit.



Kuva 4.7 Auton haltijoiden matkakortillisuus Tampereella ja ympäryskunnissa.

Auton haltijoiden matkakortillisuudessa oli selviä ikäryhmäkohtaisia eroja (kuva 4.8). Tampereella matkakortin omistaminen väheni iän kasvaessa, mutta poikkeuksen muodosti kuitenkin vanhin ikäryhmä. Suurimmalla osalla (64 %) yli 64-vuotiaista tamperealaisista auton haltijoista oli matkakortti. Vähiten kortteja oli 55–64-vuotiailla, joista alle puolet omisti jonkin matkakortin. Eniten muita kuin Tampereen matkakortteja oli nuorimman ikäryhmän auton haltijoilla (4 % kyseisen ikäryhmän vastaajista).



Kuva 4.8 Auton haltijoiden matkakortillisuus ikäryhmittäin Tampereella.

Myös ympäryskunnissa eniten matkakortteja oli 18–29-vuotiailla, tämän jälkeen matkakortillisuus väheni ikäryhmän vanhetessa. Nuorimpaan ikäryhmään kuuluvista auton haltijoista 47 % ilmoitti omistavansa tällä hetkellä jonkin matkakortin, kun vastaava osuus yli 64-vuotiaista oli enää 8 %. Matkahuollon ja Paunun matkakortit olivat yleisimpiä, mutta vastaajilla oli myös Tampereen matkakortteja. Nuorimmasta ikäryhmästä 19 prosentilla ja 30–44-vuotiaista 17 prosentilla oli Tampereen matkakortti, vanhemmissa ikäryhmissä Tampereen kortteja oli selvästi vähemmän.

Matkakortin omistamisessa oli ikäryhmien lisäksi selvä ero sukupuolten välillä, sillä naisilla oli matkakortti useammin kuin miehillä. Kyselyyn vastanneista tamperelaisista miehistä matkakortin omisti hieman yli puolet, kun naisista matkakortti oli kolmella neljästä. Ympäryskunnissa matkakortillisia oli 16 % kyselyyn vastanneista miehistä ja 33 % naisista.

Tampereella joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävistä auton haltijoista 82 % ilmoitti omistavansa jonkin matkakortin. Vastaava osuus ympäryskuntien satunnaismatkustajista oli 62 %. Sen sijaan joukkoliikennettä harvoin käyttävistä auton haltijoista vain 43 % Tampereella ja 22 % ympäryskunnissa omisti matkakortin. Päivittäin joukkoliikennettä käyttävistä lähes jokaisella oli matkakortti. Niistä vastaajista, jotka eivät käyttäneet joukkoliikennettä ollenkaan Tampereen seudulla liikkeessään, 14 % Tampereella ja 3 % ympäryskunnissa omisti matkakortin. He ovat ehkä aikaisemmin käyttäneet joukkoliikennettä, minkä vuoksi heillä on matkakortti, tai heillä voi myös olla jonkin muun kaupungin matkakortti.

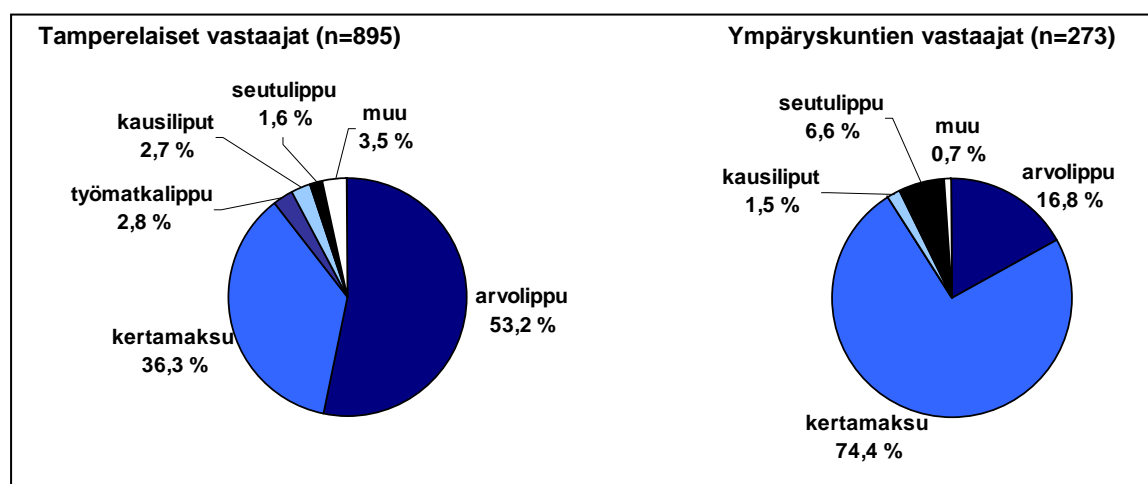
#### 4.3.2 Käytetyt joukkoliikenneliput ja aikataulut

Auton haltijoilta kysyttiin, mitä lipputyyppejä he yleensä käyttävät Tampereen kaupungin sisäisillä matkoilla ja seudullisilla matkoilla. Viidennessä vastaajista ilmoitti, ettei tee Tampereen kaupungin sisäisiä matkoja linja-autolla. Tampereella käyttämänsä lipputyypin ilmoitti



näin ollen 1 170 kyselyyn osallistunutta. Heistä noin 45 % maksoi joukkoliikennematkansa Tampereella yleensä kertamaksulla ja noin 45 % arvolipulla. Kausilippuja, työmatkalippua, kaupunkiseutulippua tai jotain muuta lippua käyttävien osuus oli alle 3 % kutakin lippu-tyyppiä kohden.

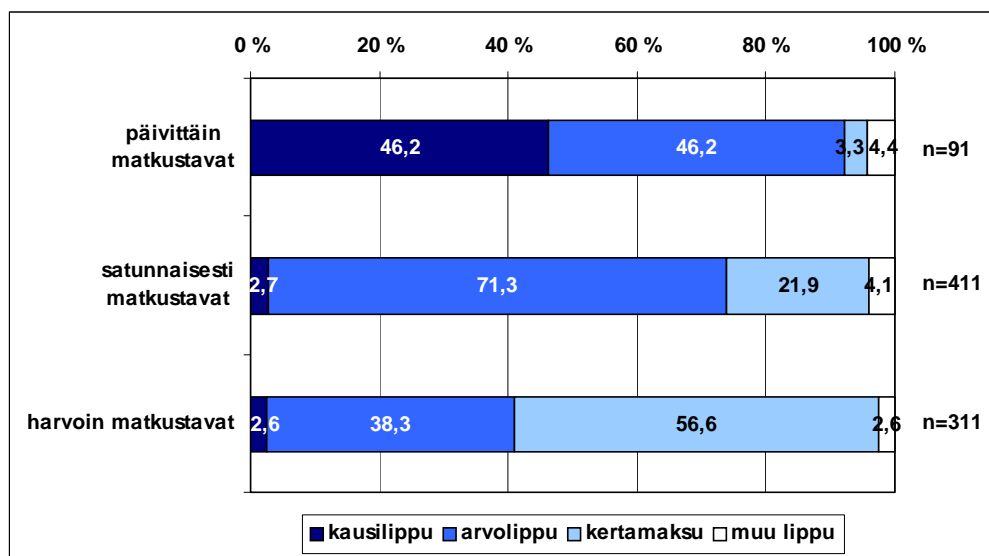
Käytettyyn lipputyyppiin vaikutti vastaajan asuinkunta, minkä vuoksi tamperelaisten ja ympäryskunnissa asuvien käyttämiä lippuja on tarkasteltu erikseen (kuva 4.9). Tamperelaiset vastaajat käyttivät eniten arvolippua, kun taas ympäryskunnissa asuvat maksoivat Tampereella matkansa useimmiten kertamaksulla. Osa vastaajista oli ilmoittanut pelkästään käyttävänsä Tampereen matkakorttia, jolloin ei voitu päätellä, oliko kyseessä arvolippu vai esimerkiksi jokin kausilippu. Muiden lippujen ryhmässä ovat mukana lisäksi muun muassa ne vastaajat, jotka matkustavat lastenvaunujen kanssa ilmaiseksi. Kuvassa työmatkalippu ja seutulippu on erotettu omiksi ryhmikseen ja kausilipuilla tarkoitetaan 30, 90 ja 180 vuorokauden kausilippuja.



Kuva 4.9 Tampereelaisten ja ympäryskuntien vastaajien yleensä käyttämät joukkoliikenneliput Tampereen kaupungin sisäisillä matkoilla.

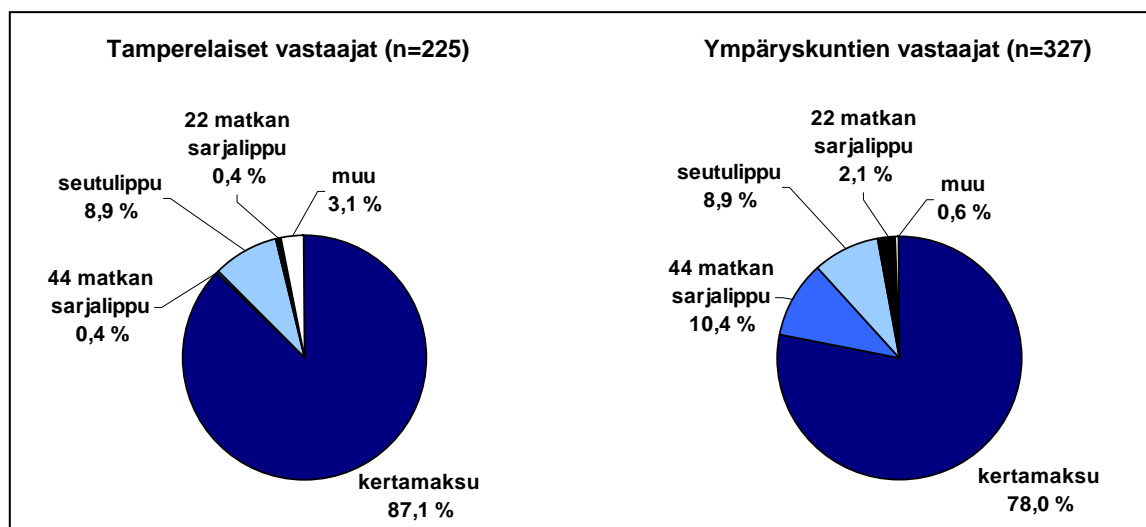
Joukkoliikennematkustuksen useus vaikutti siihen, millä lipputyypillä matka yleensä maksettiin. Linja-autolla päivittäin tai lähes päivittäin matkustavista tamperelaisista auton haltijoista 46 % maksoi Tampereen sisäiset matkat kausilipuilla, ja yhtä suuri osuus oli myös arvolipulla maksavia (kuva 4.10). Kausilippuun on tässä ryhmitelty 30, 90 ja 180 vuorokauden kausiliput, seutulippu sekä työmatkalippu. Kertamaksulla matkansa maksoi vain 3 % joukkoliikennettä päivittäin käyttävistä auton haltijoista. Joukkoliikenteen satunnaismatkustajista suuri osa maksoi matkansa arvolipulla, mutta kertamaksulla maksavien osuus oli jo 22 %. Kausilipuilla maksavien osuus sen sijaan oli alle 3 %. Harvoin matkustavista 57 % maksoi joukkoliikennematkansa kertamaksulla ja 38 % arvolipulla.

Vain 37 % kyselyyn vastanneista auton haltijoista ilmoitti seudullisilla matkoilla yleensä käyttämänsä lipputyypin, sillä suurin osa vastaajista ilmoitti, ettei tee seudullisia matkoja linja-autolla. Kertamaksu oli suosituampi seudullisilla kuin Tampereen sisäisillä matkoilla. Tamperelaisista ja ympäryskuntien linja-autolla matkustavista auton haltijoista 82 % maksoi seudullisen matkansa yleensä kertamaksulla. Seutulippua käyttävien osuus oli yhteensä 9 % ja sarjalipuilla matkansa maksoi 8 % vastaajista. Näistä 44 matkan lippu oli selvästi 22 matkan sarjalippua yleisempi.



Kuva 4.10 Tamperealaisten auton haltijoiden yleensä käyttämät joukkoliikenneliput Tampereen sisäisillä matkoilla joukkoliikenteen käyttäjäryhmittäin.

Kuten Tampereen sisäisillä matkoilla, myös seudullisilla joukkoliikennematkoilla vastaajan asuinkunta vaikutti käytettyyn lipputyyppiin. Kuvassa 4.11 on esitetty tamperealaisten ja ympäryskuntien auton haltijoiden seudullisilla joukkoliikennematkoilla yleensä käyttämät lipputyypit. Tamperealaisista vastaajista 87 % maksoi seudullisen matkan yleensä kertamaksulla, ympäryskuntien auton haltijoista vastaava osuus oli 78 %. Seutulipulla matkustavien osuus oli molemmissa ryhmissä yhtä suuri, 9 %. Sarjalippujen käytössä sen sijaan oli huomattava ero tamperealaisten ja ympäryskuntien auton haltijoiden välillä. Ympäryskuntien vastaajista sarjalippuja käytti 13 %, kun vastaava osuus tamperealaisista oli alle prosentti. Tamperealaisten vastaajien keskuudessa 22 ja 44 matkan sarjalippujen käytössä ei ollut eroa, mutta ympäryskuntien vastaajat käyttivät selvästi enemmän 44 matkan sarjalippua. Sillä maksoi matkansa noin 10 % vastaajista, 22 matkan lipulla vain 2 %.

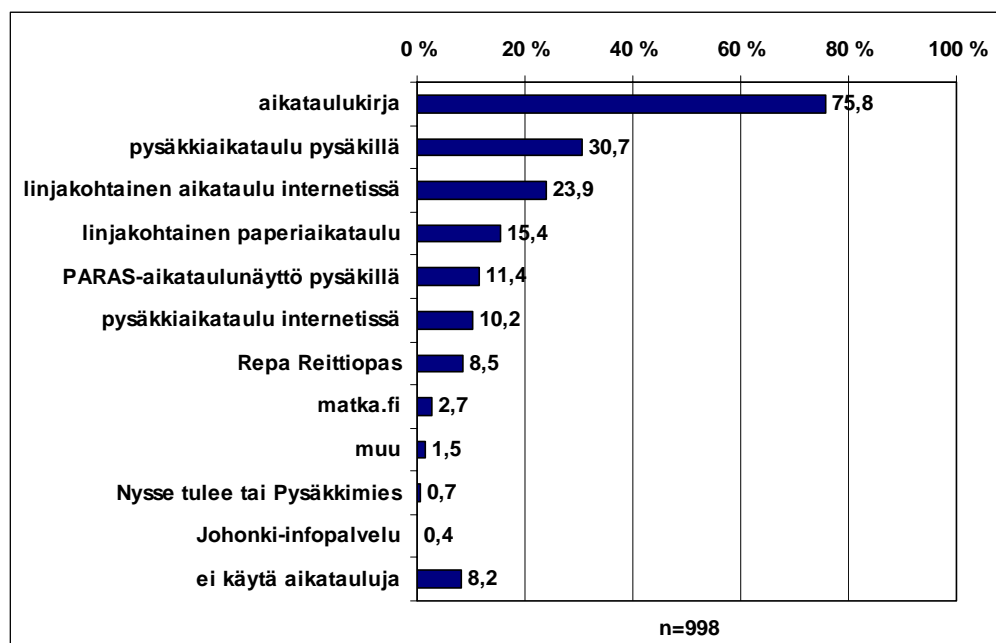


Kuva 4.11 Tamperealaisten ja ympäryskuntien vastaajien yleensä käyttämät joukkoliikenneliput Tampereen kaupunkiseudun seudullisilla matkoilla.

Päivittäin tai lähes päivittäin linja-autolla matkustavista ympäryskuntien auton haltijoista suurin osa käytti seutulippua. Myös sarjalippujen käyttäjiä oli jonkin verran, mutta kertamaksulla ei matkoja maksettu. Satunnaismatkustajista 48 % oli kertamaksulla maksavia ja 38 % sarjalipuilla maksavia. Seutulippua käyttävien osuus oli 15 %. Harvoin joukkoliikennettä käyttävistä auton haltijoista suurin osa maksoi matkansa kertamaksulla, ja sarjalippuja tai seutulippua käyttäviä oli alle kymmenesosa tämän käyttäjäryhmän vastaajista.

Auton haltijoilta kysyttiin myös, mistä he yleensä saavat tietoa joukkoliikenteen aikatauluisista Tampereen seudulla. Kuviissa 4.12 ja 4.13 on esitetty, kuinka suuri osuus kyselyyn vastanneista tamperelaisista ja ympäryskuntien auton haltijoista käyttämää joukkoliikenteen eri aikataulutyyppiejä. Aikataulukirja oli selvästi käytetyin joukkoliikenteen aikataulutyyppi sekä tamperelaisten että ympäryskuntien auton haltijoiden keskuudessa. Aikataulukirjaa käytti 76 % tamperelaisista ja 54 % ympäryskuntien vastaajista. Tampereella toiseksi käytetyin aikataulu oli pysäkkiaikataulu pysäkillä, jota ilmoitti käyttävänsä 31 % vastaajista. Linjakohtaista aikataulua käytettiin Tampereella enemmän sähköisessä kuin paperisessa muodossa. Internetissä kyseisen aikataulun tarkasti 24 %, kun samaa aikataulua paperisena käytti 15 % auton haltijoista.

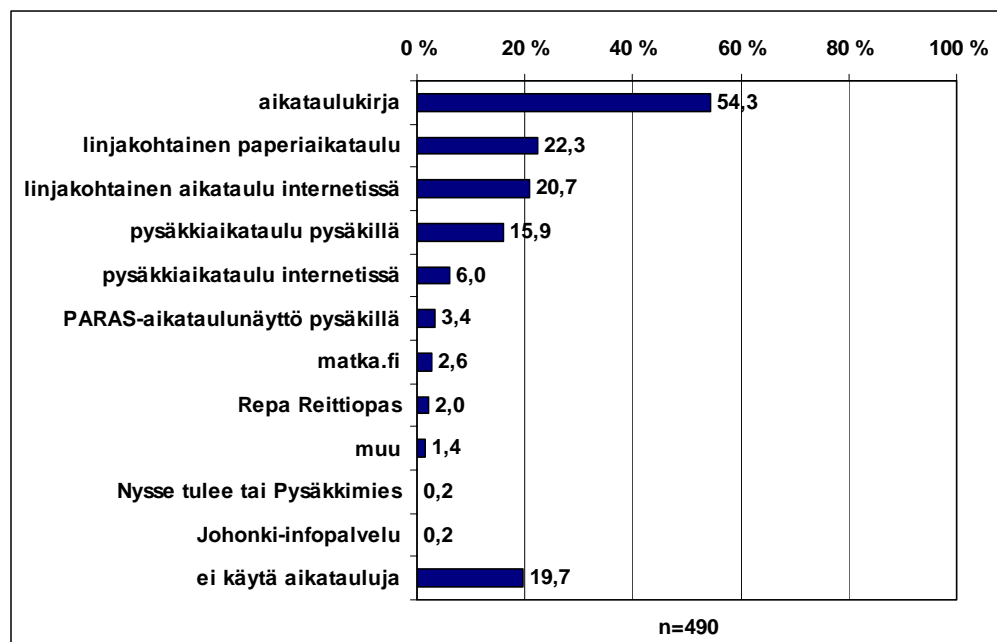
Tamperelaisten auton haltijoiden kaikkein vähiten hyödyntämiä aikatauluja olivat internetin ja puhelimen välityksellä käytettävät Nysse tulee, Pysäkkimies ja Johonki -infopalvelut. Näitä käytti alle prosentti vastaajista. Tamperelaisista auton haltijoista 8 % ei käyttänyt lainkaan aikatauluja. Heistä suurin osa myös ilmoitti, ettei matkusta linja-autolla Tampereen seudulla.



Kuva 4.12 Tampereelaisten auton haltijoiden yleensä käyttämät joukkoliikenteen aikataulutyyppit.

Ympäryskunnissa aikataulukirjan jälkeen toiseksi käytetyin aikataulutyyppi oli linjakohtainen paperiaikataulu. Kolmanneksi eniten käytettiin linjakohtaista aikataulua internetissä, eli sähköinen aikataulu ei ole ympäryskunnissa vielä käytetympi kuin paperiaikataulu. Pysäkillä olevia pysäkkiaikatauluja hyödynsi 16 % auton haltijoista. Muiden kuin edellä mainittujen aikataulujen käyttäjiä oli selvästi vähemmän. Niiden auton haltijoiden osuus, jotka eivät

käyttäneet aikatauluja, oli viidennes kaikista ympäryskuntien vastaajista. Sekä Tampereella että ympäryskunnissa vaihtoehdon ”muu” valinneet ilmoittivat, että saavat tietoa aikatauluis-  
ta muun muassa puolisoilta tai lapsilta.

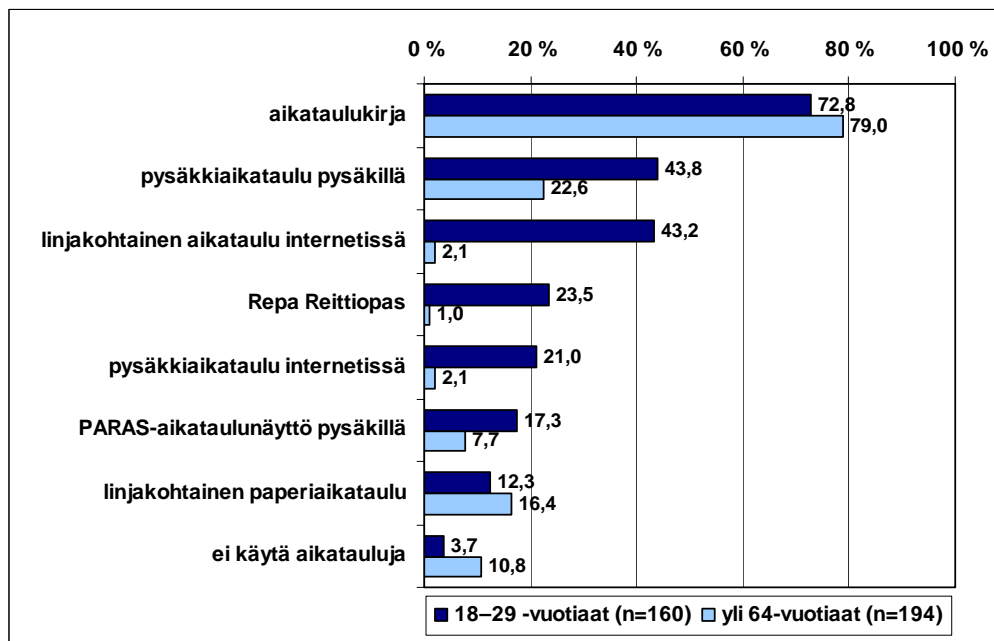


Kuva 4.13 Ympäryskuntien auton haltijoiden yleensä käyttämät joukkoliikenteen aikataulutyyppit.

Aikataulujen käytössä oli ikäryhmäkohtaisia eroja. Nuoret käyttivät aikatauluja enemmän kuin vanhemmat auton haltijat. Tamperelaisista 18–29-vuotiaista peräti 96 % ilmoitti käyttävänsä jotain aikataulua, vastaava osuus 30–44-vuotiaista oli 94 %, 45–54-vuotiaista 93 % ja 55–64-vuotiaista 88 %. Poikkeuksen muodosti yli 64-vuotiaiden ikäryhmä, jossa aikataulujen käyttö lisääntyi edelliseen ikäryhmään verrattuna, tosin vain noin 2 %. Ympäryskunnissa ikäryhmäkohtaiset erot olivat samantapaiset. Nuorimmassa ikäryhmässä joka kymmenes ei käyttänyt aikatauluja, minkä jälkeen kyseinen osuus kasvoi ikäryhmän vanhetessa. 55–64-vuotiaista sekä yli 64-vuotiaista vain 70 % ilmoitti käyttävänsä aikatauluja.

Käytetyt aikataulutyyppit myös vaihtelivat ikäryhmittäin. Kuvassa 4.14 on esitetty tamperelaisten 18–29-vuotiaiden ja yli 64-vuotiaiden käyttämät aikataulutyyppit. Kuvassa ovat vain ne aikataulutyyppit, joiden käyttäjiä oli jommassakummassa ikäryhmässä vähintään 3 %. Nuoremmat suosivat internetin kautta saatavilla olevia aikatauluja, joiden käyttäjiä taas yli 64-vuotiaissa oli hyvin vähän. Suurin ero oli sähköisen linjakohtaisen aikataulun käytössä. Sitä ilmoitti käyttävänsä 43 % 18–29-vuotiaista ja vain 2 % yli 64-vuotiaista. Sen sijaan linjakohtaista aikataulua paperimuodossa käytti 16 % vanhemman ikäryhmän auton haltijoista ja vain 12 % nuorempaan ikäryhmään kuuluvista. Vastaavat erot olivat havaittavissa myös ympäryskuntien vastaajien aikataulujen käytössä.

Naiset käyttivät joukkoliikenteen aikatauluja Tampereen seudulla useammin kuin miehet. Tampereella aikatauluja käytti 96 % kyselyyn vastanneista naisista ja 89 % miehistä. Vastaavat osuudet ympäryskuntien vastaajista olivat 89 % ja 73 %. Tamperelaisten auton haltijoiden käyttämissä aikataulutyypeissä ei ollut eroja sukupuolten välillä. Ympäryskunnissa eroja oli jonkin verran. Naiset muun muassa käyttivät linjakohtaista aikataulua enemmän internetissä kuin paperisena, miesten kohdalla tilanne oli päinvastoin.



Kuva 4.14 Tampereelaisten 18–29-vuotiaiden ja yli 64-vuotiaiden vastaajien yleensä käyttämät aikataulutyypit.

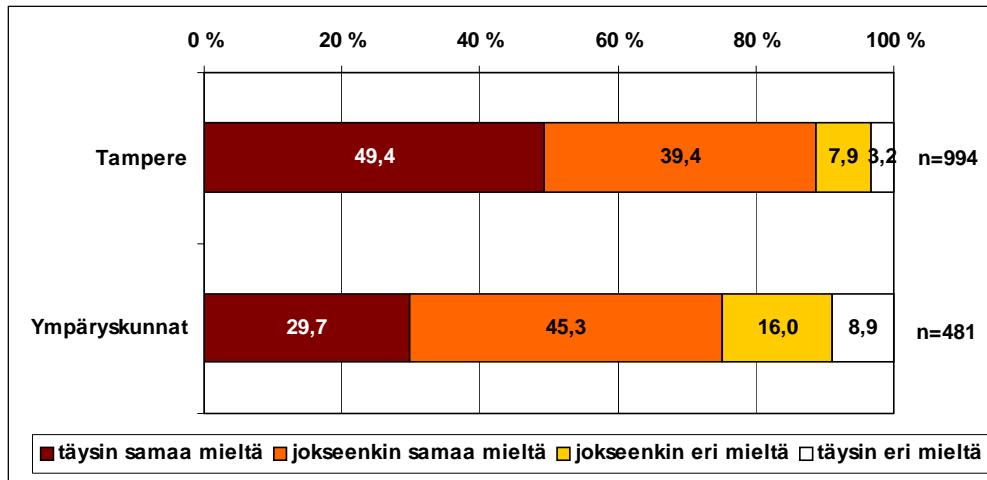
Kaikki päivittäin joukkoliikenteellä matkustavat auton haltijat ilmoittivat käyttävänsä jotain aikataulua. Myös suurin osa satunnaismatkustajista hyödynsi aikatauluja. Sen sijaan harvoin joukkoliikenteellä matkustavista noin 6 % sekä Tampereella että ympäryskunnissa ei käyttänyt linja-autoliikenteen aikatauluja. Tampereella päivittäin matkustavat käyttivät linjakoh- taista aikataulua yhtä paljon internetissä ja paperisena, mutta harvemmin matkustavat suosi- vat enemmän kyseistä aikataulua sähköisessä muodossa. PARAS-aikataulunäyttö pysäkillä oli päivittäin matkustavien kolmanneksi eniten käyttämä informaation lähde. Päivittäin mat- kustavista 28 % käytti näitä aikataulunäyttöjä, kun vastaava osuus satunnaisesti matkustavis- ta oli 17 % ja harvoin matkustavista 5 %. Sen sijaan internetin Repa Reittiopasta ja matka.fi -palvelua päivittäin matkustavat käyttivät jonkin verran muita vähemmän.

#### 4.3.3 Tampereen seudun joukkoliikenteeseen liittyvät väittämät

Auton haltijoille esitettiin kyselyssä väittämiä Tampereen seudun joukkoliikenteestä ja heitä pyydettiin vastaamaan sen mukaan, ovatko he väittämistä samaa mieltä vai eri mieltä. En- simmäisenä kysyttiin, tunteeo vastaaja joukkoliikennetarjonnan kotinsa läheisyydessä mie- lestään hyvin. Kuvassa 4.15 on esitetty tampereelaisten ja ympäryskuntien auton haltijoiden arvio joukkoliikennetarjonnan tuntemuksestaan. Tampereella noin 50 % vastaajista arvioi tuntevansa joukkoliikennetarjonnan erittäin hyvin ja noin 40 % melko hyvin. Joukkoliiken- netarjontaa kotinsa läheisyydessä ei siis tuntenut hyvin tai ollenkaan vain 11 % tampereelai- sista auton haltijoista. Ympäryskunnissa oli sen sijaan selvästi Tamperetta enemmän niitä vastaajia, jotka eivät tuntee joukkoliikennetarjontaa asuinseudullaan. Joukkoliikennetar- jonnan tunsu hyvin 75 % ympäryskuntien auton haltijoista.

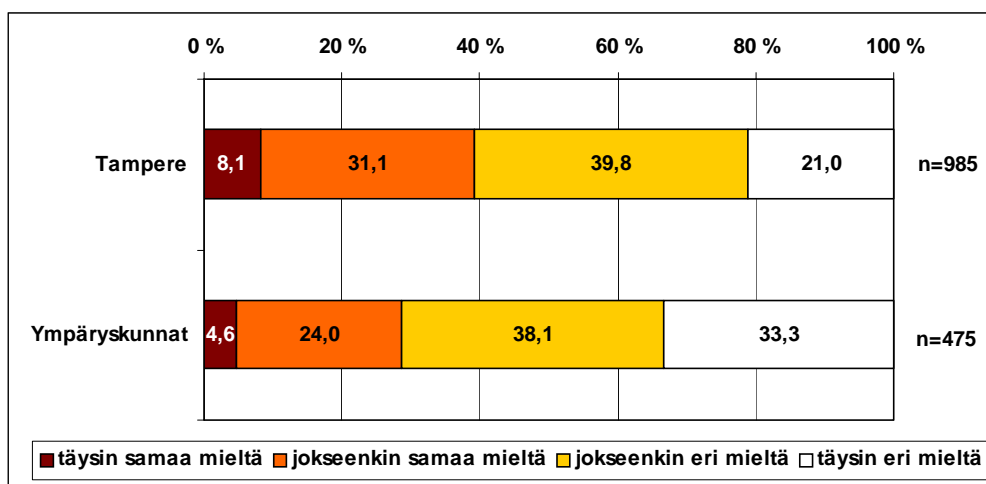
Kyselyyn vastanneet naiset tunsivat joukkoliikennetarjonnan miehiä paremmin. Tampereella 57 % autoilevista naisista tunsu joukkoliikennetarjonnan kotinsa läheisyydessä mielestään erittäin hyvin, kun vastaava osuus miehistä oli 44 %. Ympäryskunnissa ero naisten ja mies-

ten välillä oli pienempi, sillä vastaavat osuudet olivat 33 % ja 27 %. Suurin osa joukkoliikennettä päivittäin käyttävistä tunsikin joukkoliikennetarjonnan hyvin, mutta harvemmin matkustavien joukossa tarjonnan tuntevien osuus oli pienempi. Satunnaisesti joukkoliikenteellä matkustavista auton haltijoista 55 % tunsikin joukkoliikennetarjonnan erittäin hyvin ja 41 % melko hyvin.



Kuva 4.15 Auton haltijoiden vastausjakauma väittämään "Tunnen joukkoliikennetarjonnan kotini läheisyydessä hyvin" Tampereella ja ympäryskunnissa.

Vaikka joukkoliikennetarjonta kodin läheisyydessä tunnettiin melko hyvin, muuttui tilanne, kun kyseeseen tuli joukkoliikenteen lippuvalikoima. Tamperelaisista auton haltijoista vain 8 % oli täysin sitä mieltä, että tuntee joukkoliikenteen lippuvalikoiman hyvin Tampereen seudulla (kuva 4.16). Lippuvalikoimaa ei tuntenut hyvin tai ollenkaan 61 % tamperelaisista vastaajista. Ympäryskunnissa joukkoliikenteen liput tunnettiin tätäkin heikommin, sillä lippuvalikoiman tunsikin erittäin hyvin alle 5 % auton haltijoista. Lippuvalikoimaa ei tuntenut peräti 71 % ympäryskuntien auton haltijoista.



Kuva 4.16 Auton haltijoiden vastausjakauma väittämään "Tunnen Tampereen seudun joukkoliikenteen lippuvalikoiman hyvin" Tampereella ja ympäryskunnissa.

Tampereella nuoret tunsivat joukkoliikenteen liput vanhempia paremmin. 18–29-vuotiaista auton haltijoista hieman yli puolet tunsivat lippuvalikoiman erittäin tai melko hyvin. Kaikkein vähiten lipuista tiesivät 55–64-vuotiaat, joista vain 31 % tunsivat joukkoliikenteen lippuvalikoiman Tampereen seudulla. Yli 64-vuotiaista vastaava osuus oli 37 %. Tämän ikäryhmän vastaajissa oli kuitenkin nuorintakin ikäryhmää enemmän niitä, jotka tuntevat lippuvalikoiman mielestään erittäin hyvin. Heitä oli 12 %, kun nuorimmassa ikäryhmässä heitä oli 9 %.

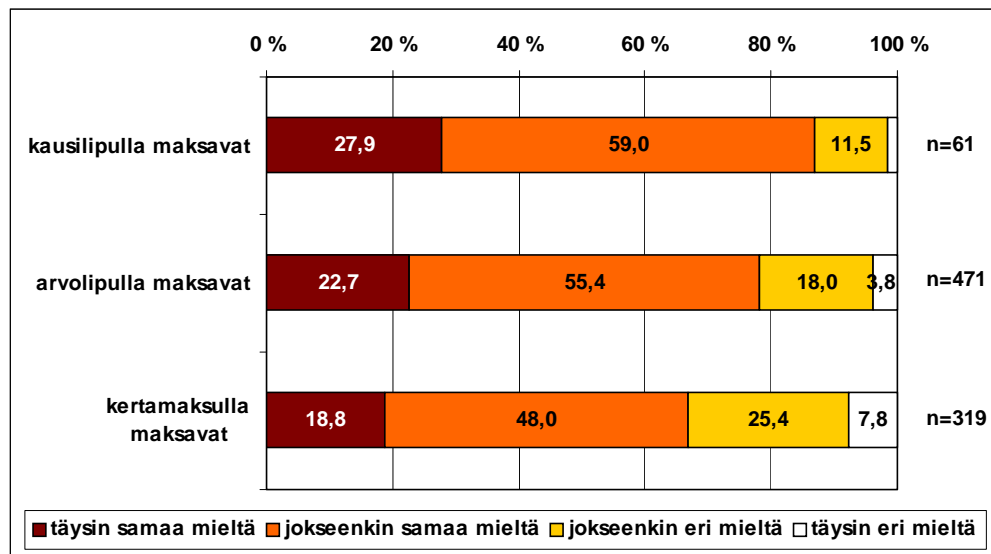
Ympäryskuntien vastaajista parhaiten lippuvalikoiman tunsivat 30–44-vuotiaat ja huonoiten yli 64-vuotiaat. Vanhimmassa ikäryhmässä yksikään vastaaja ei tuntenut lippuvalikoimaa erittäin hyvin. Melko hyvin sen tunsivat vain 13 % yli 64-vuotiaista ympäryskuntien auton haltijoista. 30–44-vuotiaista 36 % tunsivat joukkoliikenteen liput erittäin tai melko hyvin. Kuten joukkoliikennetarjonnan, myös lippuvalikoiman naiset tunsivat paremmin kuin miehet sekä päivittäiset joukkoliikenteen käyttäjät paremmin kuin harvemmin matkustavat.

Linja-autolla matkustamista pidettiin selvästi edullisempänä Tampereella kuin ympäryskunnissa. Tampereelaisista auton haltijoista 22 % oli täysin samaa mieltä väittämästä, jonka mukaan linja-autolla matkustaminen on Tampereen seudulla edullista. Jokseenkin samaa mieltä oli 53 % vastaajista. Väittämästä jokseenkin eri mieltä oli viidennes, ja näin ollen vain 6 % tampereelaisista vastaajista ei pitänyt joukkoliikennettä lainkaan edullisena. Sen sijaan ympäryskunnissa joukkoliikennettä piti erittäin edullisena 5 % ja jokseenkin edullisena 40 % auton haltijoista. Joukkoliikenteen edullisuudesta oli jokseenkin eri mieltä 40 % ja täysin eri mieltä siten 15 % ympäryskunnissa asuvista vastaajista.

Tampereella yli 64-vuotiaat pitivät joukkoliikennettä edullisempänä muihin ikäryhmiin verrattuna. Heistä 87 % oli sitä mieltä, että linja-autolla matkustaminen on edullista Tampereen seudulla. Erittäin edullisena sitä piti 38 % kyseisen ikäryhmän auton haltijoista. Myös muissa ikäryhmissä suurin osa vastaajista (nuorimmassa ikäryhmässä 64 % ja muissa ikäryhmissä keskimäärin 74 %) piti joukkoliikennettä edullisena. Kalleimmaksi joukkoliikenteen arvioivat 30–44-vuotiaat. Heistäkin kuitenkin vain 8 % ei ollut lainkaan sitä mieltä, että joukkoliikenne olisi edullista Tampereen seudulla. Yli 64-vuotiaista vastaava osuus oli 3 %.

Ympäryskunnissa 55–64-vuotiaat arvioivat joukkoliikenteen selvästi muita ikäryhmiä kalliimmaksi. Heistä vain prosentti piti joukkoliikennettä erittäin edullisena ja 36 % melko edullisena. Tampereen seudulla linja-autolla matkustamista ei siis pitänyt edullisena 63 % tämän ikäryhmän vastaajista. Muiden ikäryhmien kesken ei ollut suuria eroja. Joukkoliikennettä piti erittäin edullisena hieman yli 5 % ja melko edullisena 42 % kustakin ikäryhmästä. Jokseenkin eri mieltä edullisuudesta oli keskimäärin 39 % ja täysin eri mieltä siten 14 % vastaajista. Miehet pitivät joukkoliikennettä jonkin verran edullisempänä kuin naiset sekä Tampereella että ympäryskunnissa.

Joukkoliikenne arvioitiin sitä edullisemmaksi, mitä useammin sitä käytettiin. Tämä selittyy osittain sillä, että useammin matkustavat käyttävät kausi-, arvo- tai sarjalippua ja maksavat yksittäisestä matkastaan siten vähemmän kuin kertamaksulla maksavat harvemmin matkustavat. Kuvasta 4.17 ilmenee, että kausilipulla maksavat kokevat joukkoliikenteen edullisemmaksi kuin arvolipulla tai kertamaksulla maksavat. Kuvassa ovat mukana vain tampereelaiset vastaajat ja lipputyypin tarkoittaa sitä lippua, jolla vastaaja yleensä maksoi Tampereen kaupungin sisäiset joukkoliikennematkat. Kausilippuun on tässä ryhmitelty 30, 90 ja 180 vuorokauden kausiliput, seutulippu sekä työmatkalippu.



Kuva 4.17 Tamperealaisten auton haltijoiden vastausjakauma väittämään "Linja-autolla matkustaminen on Tampereen seudulla mielestäni edullista" sen mukaan, mitä lipputyyppejä vastaaja yleensä käyttää.

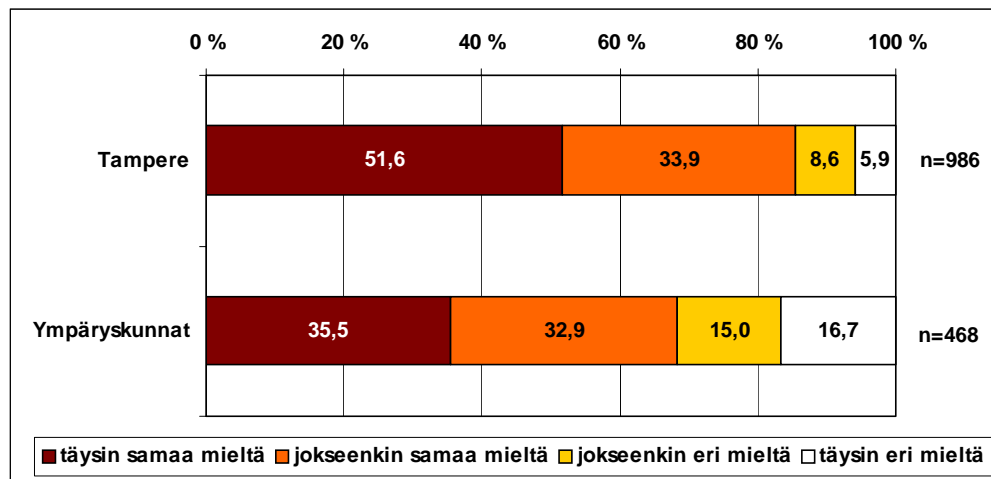
Kävelyetäisyys kotoa lähimmälle joukkoliikenteen pysäkille koettiin liian pitkäksi useammin ympäryskunnissa kuin Tampereella. Tamperealaisista auton haltijoista 9 % oli sitä mieltä, että kävelyetäisyys on liian pitkä. Vastaava osuus ympäryskunnissa asuvista oli 25 %. Tampereella naiset arvioivat kävelyetäisyyden miehiä useammin liian pitkäksi, mutta ympäryskunnissa tilanne oli päinvastainen. Omakotitalossa asuvista vastaajista 23 % piti kävelyetäisyyttä lähimmälle pysäkille liian pitkänä. Vastaava osuus kerrostalossa asuvista oli noin 7 %.

Tampereella kävelyetäisyyttä pidettiin liian pitkänä sitä selvemmin, mitä vanhemmasta ikäluokasta oli kyse. Nuorimmissa ikäluokissa 7–8 % vastaajista piti kävelymatkaa lähimmälle pysäkille liian pitkänä. Vastaava osuus 55–64-vuotiaista oli 12 % ja yli 64-vuotiaista 15 %. Kolme neljästä 18–29-vuotiaasta ei ollut lainkaan sitä mieltä, että kävelyetäisyys lähimmälle pysäkille olisi liian pitkä. Vastaava osuus yli 64-vuotiaista oli 58 %.

Ympäryskunnissa suhtautuminen kävelyetäisyyteen liittyneeseen väittämään ei muuttunut iän mukaan yhtä selvästi kuin Tampereella. Muihin ikäryhmiin verrattuna 30–44-vuotiaissa oli eniten niitä, jotka arvioivat kävelymatkan liian pitkäksi. Heistä 16 % piti kävelymatkaa ehdottomasti liian pitkänä ja 12 % jokseenkin liian pitkänä. Tätä nuorempi ja vanhempi ikäryhmä oli vähiten sitä mieltä, että kävelymatka olisi liian pitkä. Molemmissa ikäryhmissä tätä mieltä oli 22 % vastaajista. 18–29-vuotiaista tosin noin 9 % piti kävelymatkaa ehdottomasti liian pitkänä, kun vastaava osuus 45–54-vuotiaista oli 16 %. Kahdessa vanhimmassa ikäryhmässä kävelymatkaa lähimmälle pysäkille piti liian pitkänä neljäsosa vastaajista.

Tampereella oltiin ympäryskuntia tyytyväisempiä bussien vuorotarjontaan sekä vuoroväleihin. Tamperealaisista auton haltijoista 85 % oli sitä mieltä, että bussilinjoja on omiin matkustustarpeisiin nähden riittävästi tarjolla (kuva 4.18). Yli puolet heistä piti linjatarjontaa riittävänä. Ympäryskunnissa 68 % vastaajista piti vuorotarjontaa omiin matkustustarpeisiinsa nähden jokseenkin tai täysin riittävänä. Täysin tyytymättömiä bussilinjoin oli ympäryskunnissa noin 17 % vastaajista, kun vastaava osuus Tampereella oli 6 %.





Kuva 4.18 Auton haltijoiden vastausjakauma väittämään "Bussilinjoja on omiin matkustustarpeisiini nähden riittävästi tarjolla" Tampereella ja ympäryskunnissa.

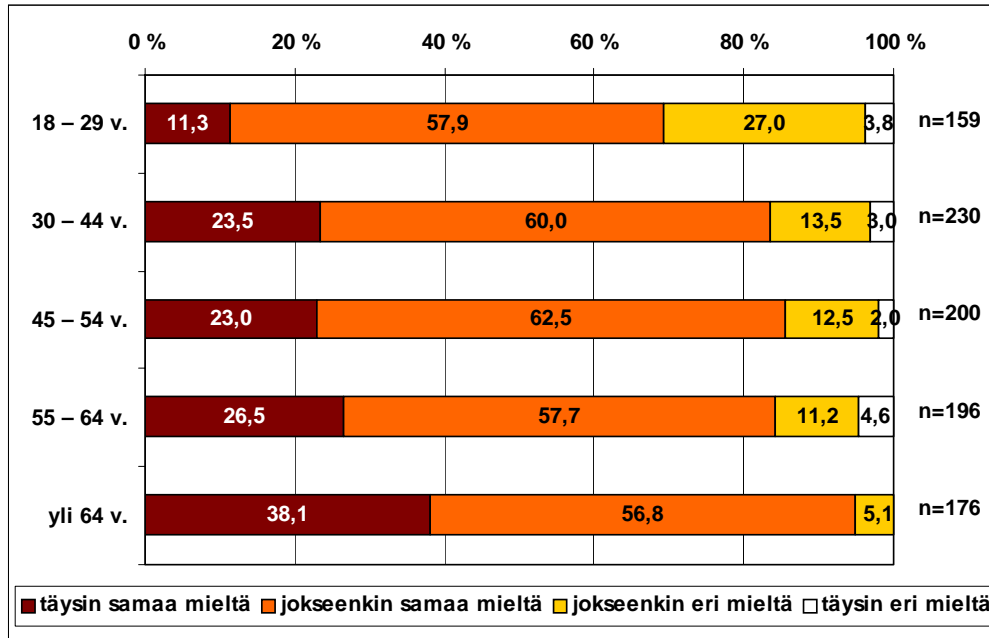
Sekä Tampereella että ympäryskunnissa oltiin tyytyväisiä myös bussien vuoroväleihin, vaikkakaan ei aivan yhtä tyytyväisiä kuin bussilinjojen määrään. Kotinsa läheisyydestä kulkevien bussilinjojen vuorovälejä piti omiin tarpeisiinsa sopivana lähes 80 % tamperelaisista auton haltijoista. Heistä vain noin 6 % oli täysin tyytymättömiä vuoroväleihin. Ympäryskunnissa 62 % vastaajista piti bussien vuorovälejä omiin tarpeisiinsa riittävinä. Täysin riittämättöminä vuorovälejä piti 18 % ja jokseenkin riittämättöminä siten 20 % ympäryskuntien auton haltijoista.

Vanhin ikäryhmä oli tyytyväisin bussilinjoin ja vuoroväleihin. Bussien vuorotarjontaa piti jokseenkin tai täysin riittämättömänä Tampereella vain 6 % ja seudulla 14 % yli 64-vuotiaista vastaajista. Linjatarjontaan tyytymättömin ryhmä oli 30–44-vuotiaat. Heistä 20 % Tampereella ja 41 % ympäryskunnissa piti bussilinjojen määrää omiin tarpeisiinsa nähden riittämättömänä. Bussien vuorovälien suhteen ikäryhmäkohtaiset erot olivat vastaavanlaiset.

Kyselyyn vastanneet miehet olivat jonkin verran naisia tyytyväisempiä bussilinjoin ja vuoroväleihin. Tampereella 87 % miehistä piti bussilinjojen määrää omiin tarpeisiinsa nähden täysin tai jokseenkin riittävänä. Vastaava osuus tamperelaisista naisista oli 83 %. Vuoroväleihin oli tyytyväisiä 81 % miehistä ja 78 % naisista. Ympäryskunnissa 73 % miehistä ja 63 % naisista piti bussilinjojen määrää omiin tarpeisiin riittävänä. Vastaavasti bussien vuoroväleihin oli erittäin tai melko tyytyväisiä 65 % kyselyyn vastanneista ympäryskuntien miehistä ja 58 % naisista.

Suurin osa kyselyyn vastanneista auton haltijoista piti linja-autojen kuljettajia ystävällisinä ja heiltä saatua asiakaspalvelua tasokkaana. Tamperelaisista vastaajista kuljettajiin ja asiakaspalveluun oli tyytyväisiä 25 % ja jokseenkin tyytyväisiä 59 %. Jokseenkin tyytymättömiä oli 14 % ja erittäin tyytymättömiä alle 3 % tamperelaisista auton haltijoista. Ympäryskuntien auton haltijoista 23 % oli täysin tyytyväisiä kuljettajiin ja asiakaspalveluun, jokseenkin tyytyväisiä oli 64 % vastaajista. Näin ollen kuljettajiin ja asiakaspalveluun tyytymättömien osuus oli ympäryskunnissa hieman pienempi kuin Tampereella: jokseenkin tyytymättömiä oli 12 % ja erittäin tyytymättömiä vain noin prosentti ympäryskuntien auton haltijoista.

Yli 64-vuotiaat olivat muihin ikäryhmiin verrattuna tyytyväisempiä kuljettajiin ja saatuun asiakaspalveluun. Tampereella tyytymättömmimpiä olivat 18–29-vuotiaat (kuva 4.19). Heistä 31 % ei pitänyt kuljettajia ystävällisinä eikä asiakaspalvelua tasokkaana. Sen sijaan yli 64-vuotiaiden ryhmässä tyytymättömiä oli 5 % vastaajista, eikä täysin tyytymättömiä ollut tässä ikäryhmässä lainkaan.



Kuva 4.19 Tampereelaisten auton haltijoiden vastausjakauma väittämään "Kuljettajat ovat ystävällisiä ja heiltä saatu asiakaspalvelu on tasokasta" ikäryhmittäin.

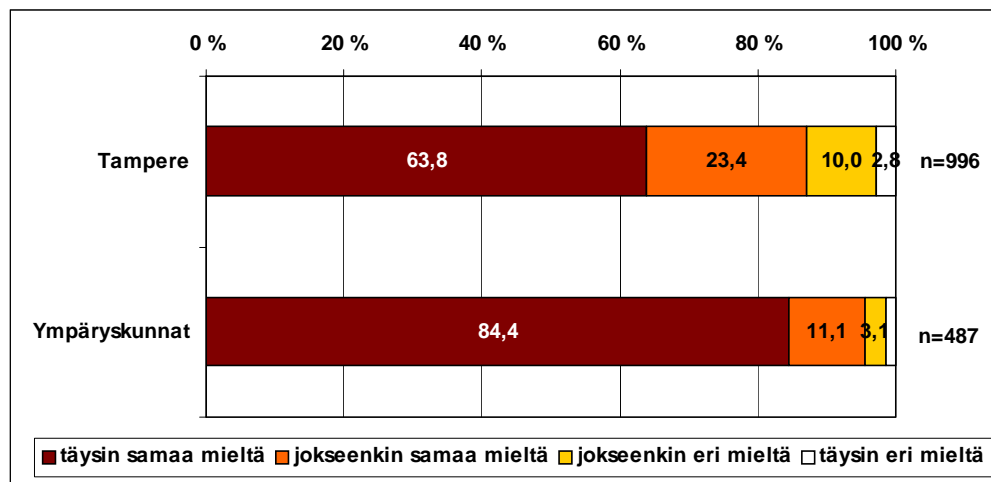
Ympäryskunnissa 93 % yli 64-vuotiaista oli tyytyväisiä kuljettajiin ja asiakaspalveluun. Täysin tyytymättömiä ei tässä ikäryhmässä ollut lainkaan. Myöskään 18–29-vuotiaiden ryhmässä täysin tyytymättömiä ei ollut ollenkaan, mutta erittäin tyytyväisten osuus oli kaikista ikäryhmistä pienin ollen vain 15 %. 30–44-vuotiaiden ikäryhmä oli muihin verrattuna tyytymättömin kuljettajiin ja asiakaspalveluun. Heistäkin kuitenkin suurin osa (83 %) oli tyytyväisiä. Sekä ympäryskunnissa että Tampereella miehet olivat naisia tyytyväisempiä kuljettajiin ja asiakaspalveluun.

Kuljettajia ja asiakaspalvelua koskevaan väittämään vastaaminen koettiin ilmeisesti muita väittämiä vaikeammaksi. Muihin kohtiin jätti vastaamatta vain muutama prosentti kaikista kyselyyn osallistuneista, kun tämän väittämän kohdalla vastaamatta jättäneitä oli yli 6 %. Suurin osa vastaamatta jättäneistä oli niitä, jotka eivät käytä joukkoliikennettä Tampereen seudulla ollenkaan.

Ympäryskuntien auton haltijat olivat tamperealaisia useammin sitä mieltä, että oma auto on linja-autoa nopeampi kulkutapa (kuva 4.20). Oma autoa piti ehdottomasti linja-autoa nopeampana 64 % kyselyyn vastanneista auton haltijoista Tampereella ja 84 % ympäryskunnissa. Ympäryskunnissa hieman alle 5 % ei pitänyt omaa autoa nopeampana kulkutapana, sen sijaan vastaava osuus Tampereella oli 13 %.

Tampereella omaa autoa pitivät linja-autoa nopeampana useimmiten kahden nuorimman ikäryhmän vastaajat, joissa lähes 90 % oli tätä mieltä. Oman auton nopeana pitäminen vähe-

ni ikäryhmän vanhetessa ja yli 64-vuotiaista enää 81 % piti omaa autoa nopeampana kulkutapana linja-autoon verrattuna. Ympäryskunnissa ikäryhmäkohtaiset erot olivat pieniä, sillä kaikissa ryhmissä 93–97 % vastaajista piti omaa autoa nopeampana kuin linja-autoa. Kaikkein eniten oman auton nopeuden puolesta linja-autoon verrattuna olivat ympäryskuntien miehet. Myös Tampereella miehet olivat selvästi naisia useammin tätä mieltä.



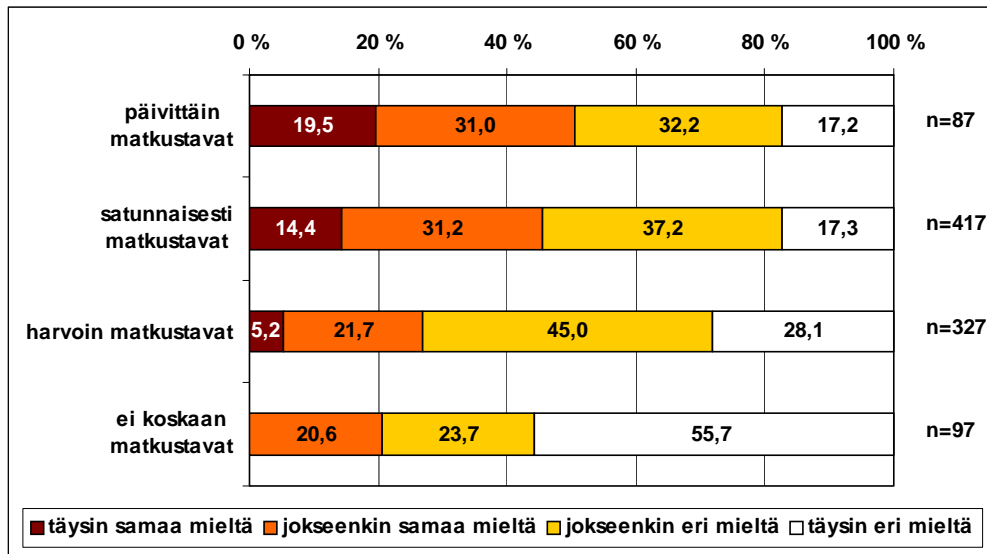
Kuva 4.20 Auton haltijoiden vastausjakauma väittämään "Oma auto on minulle nopeampi kulkutapa kuin linja-auto" Tampereella ja ympäryskunnissa.

Auton haltijoilta kysyttiin, käyttäisivätkö he joukkoliikennettä useammin, jos sitä nopeutettaisiin esimerkiksi kaistajärjestelyin ja liikennevaloetuuksin. Noin 10 % tamperelaisista vastaajista käyttäisi nopeampaa joukkoliikennettä useammin ja noin 27 % voisi mahdollisesti käyttää sitä useammin. Näin ollen 63 % tamperelaisista auton haltijoista arvioi, ettei käyttäisi joukkoliikennettä nykyistä useammin, vaikka sitä nopeutettaisiin eri keinoin.

Ympäryskunnissa yhteensä 28 % vastaajista käyttäisi joukkoliikennettä useammin, jos sitä nopeutettaisiin. Siten 72 % ympäryskuntien auton haltijoista ei lisäisi joukkoliikenteen käyttöään nykyisestä. Myönteisimmin joukkoliikenteen käytön lisäämiseen sekä Tampereella että ympäryskunnissa suhtautuivat 18–29-vuotiaat. Myös yli 64-vuotiaat olisivat valmiita lisäämään joukkoliikenteen käyttöään, mutta vähiten siihen oli kiinnostusta näiden väliin jäävissä ikäryhmissä. Lisäksi naiset arvioivat voivansa lisätä joukkoliikenteen käyttöään enemmän kuin miehet.

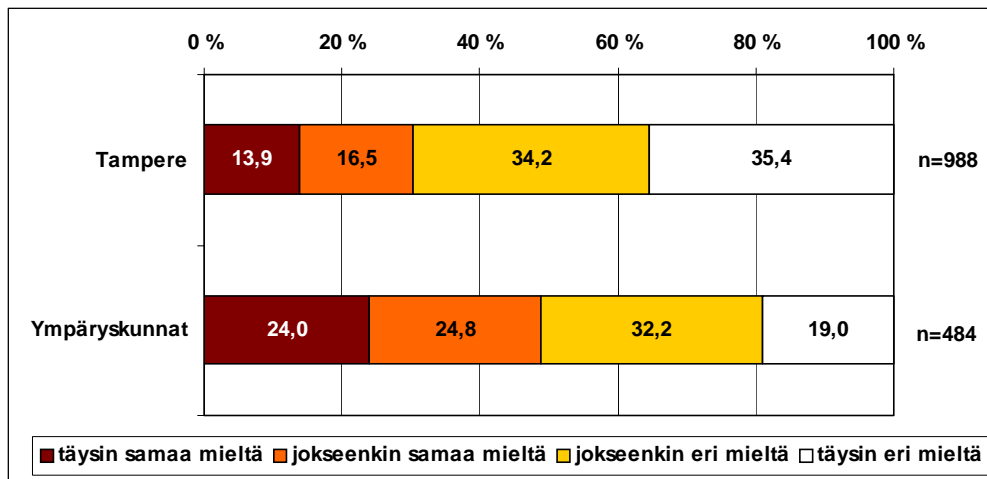
Joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävät auton haltijat olivat joukkoliikennettä harvoin tai ei ollenkaan käyttäviä valmiimpia lisäämään joukkoliikennematkustustaan. Kuvassa 4.21 on esitetty tamperelaisien auton haltijoiden suhtautuminen joukkoliikenteen käytön lisäämiseen, jos joukkoliikennettä nopeutettaisiin eri tavoin. Joukkoliikenteen satunnaismatkustajista 46 % arvioi käyttävänsä nopeampaa joukkoliikennettä useammin. Joukkoliikennettä harvoin käyttävistä vastaava osuus oli 27 %. Niistä vastaajista, jotka eivät käyttäneet joukkoliikennettä, yksikään ei uskonut varmasti lisäävänsä joukkoliikenteen käyttöä.

Ympäryskunnissa joukkoliikenteen satunnaismatkustajista 48 % olisi valmis lisäämään joukkoliikenteen käyttöään, jos sitä nopeutettaisiin eri tavoin. Joukkoliikennettä harvoin käyttävistä auton haltijoista tätä mieltä oli neljännes. Vastaava osuus niistä vastaajista, jotka eivät käyttäneet joukkoliikennettä ollenkaan, oli vain 15 %.



Kuva 4.21 Tamperealaisten auton haltijoiden vastausjakauma väittämään "Jos bussiliikennettä nopeutettaisiin esim. kaistajärjestelyin ja liikennevaloetuksin, käyttäisin sitä useammin" joukkoliikenteen käyttäjäryhmittäin.

Auton haltijoille esitettiin kyselyssä myös väittämä "En mielelläni matkusta linja-autolla Tampereen seudulla". Kuvassa 4.22 on esitetty auton haltijoiden vastausjakauma tähän väittämään. Tamperealaisista vastaajista 30 % ilmoitti, ettei mielellään matkusta linja-autolla Tampereen seudulla liikkeessään. Ympäryskunnissa vastaava osuus oli noin 50 %. Kyselyyn vastanneet miehet arvioivat naisia useammin, etteivät mielellään matkusta linja-autolla. Tampereella 36 % miehistä oli tätä mieltä, kun vastaava osuus naisista oli 22 %. Ympäryskunnissa vastaavat osuudet olivat 57 % ja 40 %.



Kuva 4.22 Auton haltijoiden vastausjakauma väittämään "En mielelläni matkusta linja-autolla Tampereen seudulla" Tampereella ja ympäryskunnissa.

Päivittäin tai lähes päivittäin joukkoliikenteellä matkustavista tamperelaisista ja ympäryskuntien auton haltijoista alle 5 % ei mielellään matkusta linja-autolla Tampereen seudulla. Satunnaisesti matkustavissa heitä oli 11 %. Harvoin joukkoliikennettä käyttävistä 42 % ilmoitti, ettei mielellään matkusta linja-autolla Tampereen seudulla. Vastaava osuus niistä auton haltijoista, jotka eivät käyttäneet joukkoliikennettä, oli 83 %.

#### 4.3.4 Uudet lipputyypit

Vastaajia pyydettiin arvioimaan uusien lipputyyppeiden kiinnostavuutta siten, että vastausvaihtoehtoisissa mainittiin myös halukkuus ostaa lippu. Vastausvaihtoehdot olivat seuraavat:

- erittäin kiinnostava, todennäköisesti hankkisin
- melko kiinnostava, ehkä hankkisin
- ei erityisen kiinnostava, en ehkä hankkisi
- ei lainkaan kiinnostava, en varmasti hankkisi.

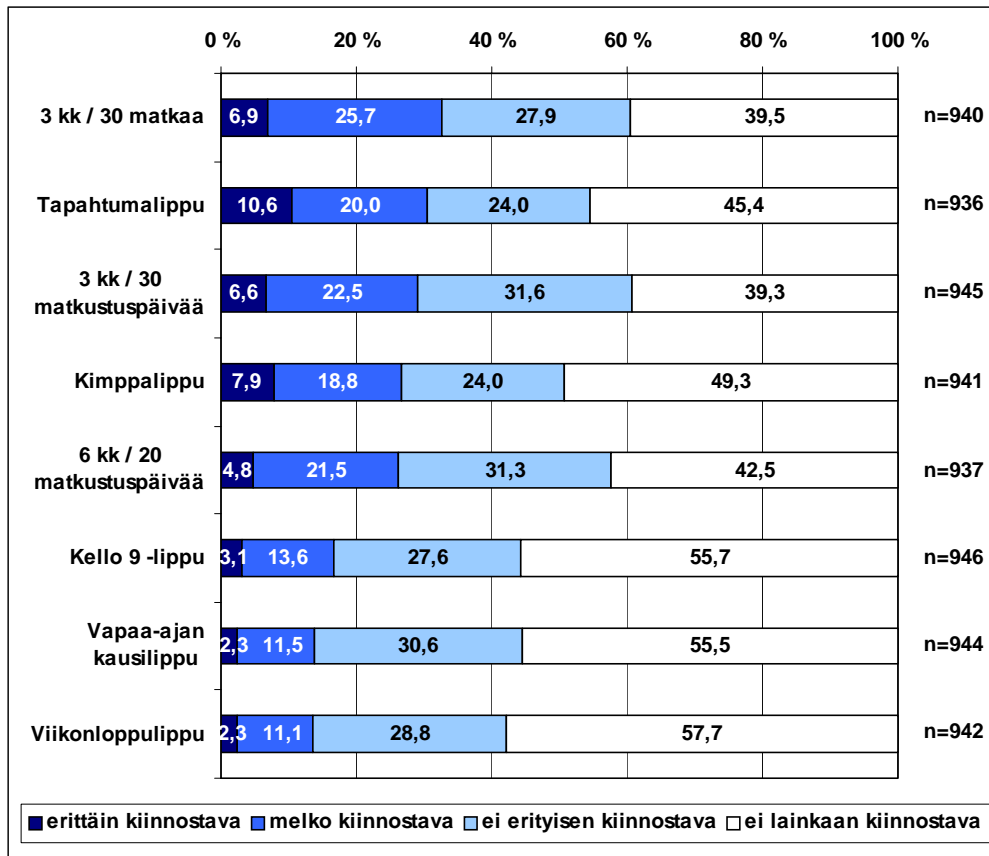
Lipputyyppeiden kiinnostavuutta koskevaan osioon jätti vastaamatta noin 7 % kyselyyn osallistuneista 1 505 auton haltijasta. Tulokset on käsitelty erikseen Tampereen ja ympäryskuntien vastaajien osalta. Ensin kummankin osalta on tarkasteltu kaikkia vastaajia yhtenä ryhmänä, minkä jälkeen tuloksia on tarkennettu muun muassa joukkoliikenteen käyttäjäryhmittäin ja ikäryhmittäin.

Virhetarkasteluja ei ole esitetty erikseen kaikkien tulosten osalta, vaan koko vastaajaryhmän virhemarginaalia on arvioitu tärkeimpien lippulajien houkuttelevuutta koskevien tulosten perusteella. Jos lipputyyppejä koskevien tulosten oletetaan jakautuvan binomijakauman mukaisesti, niin virhemarginaali lipputyypistä kiinnostuneiden osuudessa on koko tamperelaisten auton haltijoiden vastaajaryhmässä noin  $\pm 2,5$  %-yksikköä. Vastaavasti ympäryskuntien auton haltijoiden ryhmässä virhemarginaali on  $\pm 3,5 - 3,8$  %-yksikköä. Ympäryskuntien auton haltijoiden ryhmässä virhemarginaali on suurempi johtuen vastaajaryhmän pienemmästä koosta.

#### **Kaikki vastaajat**

Kuvassa 4.23 on esitetty lipputyyppeiden kiinnostavuus tamperelaisten auton haltijoiden keskuudessa. Liput ovat kuvassa järjestyksessä sen mukaan, kuinka suuri osuus vastaajista suhtautui lippuun myönteisesti. Tamperelaiset auton haltijat pitivät tapahtumalippua kiinnostavimpana lipputyypinä, kun otetaan huomioon vain lipusta erittäin kiinnostuneiden auton haltijoiden osuus. Lähes 11 % vastaajista piti tätä yhdistettyä joukkoliikennelippua ja pääsylippua johonkin yleisötapahtumaan erittäin kiinnostavana ja todennäköisesti ostaisi sellaisen, mikäli lippu olisi saatavilla. Viidennes vastaajista piti lippua melko kiinnostavana ja ehkä hankkisi sellaisen. Kun tarkastellaan erittäin ja melko kiinnostuneiden osuutta yhdessä, oli tapahtumalippu kuitenkin vasta toiseksi suosituin.

Kolme kuukautta voimassa olevaan 30 matkan lippuun suhtauduttiin Tampereella myönteisimmin. Erittäin ja melko kiinnostuneita oli eniten, lähes kolmasosa vastaajista. Tätä yksittäisiin matkoihin oikeuttavaa lippua pidettiin kiinnostavampana kuin kokonaisuin matkustuspäiviin oikeuttavia lippuja. Kolme kuukautta voimassa oleva 30 matkustuspäivän lippu oli tamperelaisten auton haltijoiden mielestä kolmanneksi kiinnostavin, ja puoli vuotta voimassa oleva 20 matkustuspäivän lippu vasta viidenneksi kiinnostavin. 30 matkustuspäivän lipusta oli kiinnostunut yhteensä 29 % auton haltijoista, ja erittäin kiinnostuneiden osuus oli alle 7 %. Hinnaltaan korkeammasta, mutta kauemmin voimassa olevasta 20 matkustuspäivän lipusta oli kiinnostunut 26 % vastaajista. Erittäin kiinnostuneiden osuus oli 5 %. Matkustuspäiviin oikeuttavien lippujen väliin sijoittui useamman hengen kertalippu eli kimppalippu. Erittäin kiinnostavana sitä piti 8 % ja melko kiinnostavana 19 % tamperelaisista auton haltijoista.



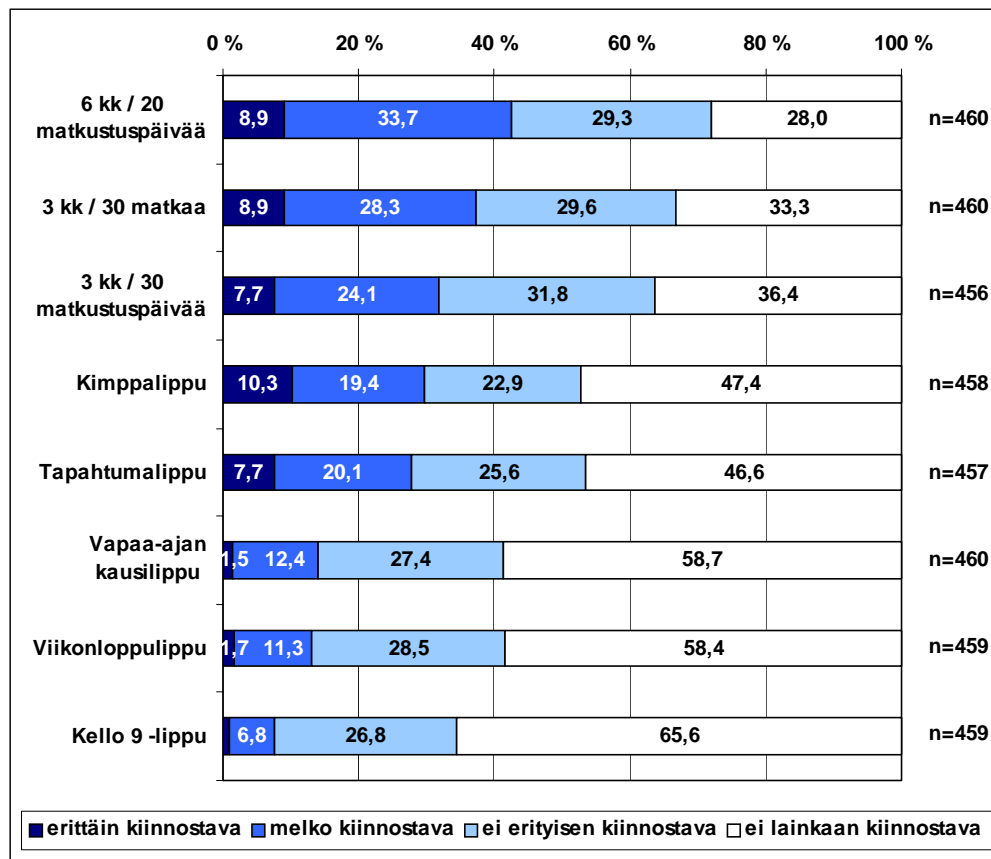
Kuva 4.23 Lippujen kiinnostavuus Tampereella.

Uusista lipputyypeistä vähiten kiinnostusta herättivät tavallista kausilippua muistuttavat kello 9 -lippu, vapaa-ajan kausilippu ja viikonloppulippu. Tamperelaiset auton haltijat arvioivat kello 9 -lipun esitetyistä vaihtoehdoista kolmanneksi huonoimmaksi. Vain 3 % vastaajista piti tätä aamuruuhkan ulkopuolella kelpaavaa kausilippua erittäin kiinnostavana ja todennäköisesti hankkisi sellaisen, mikäli mahdollisuus tarjoutuisi. Melko kiinnostavana lippua piti alle 14 % vastaajista.

Vapaa-ajan kausilippu ja viikonloppulippu kiinnostivat auton haltijoita vähiten. Lipusta erittäin kiinnostuneiden osuus oli kummallakin lipputyypillä vain hieman yli 2 %. Arki-iltaisin ja viikonloppuisin kelpaavasta kausilipusta oli melko kiinnostunut alle 12 % vastaajista, ja ainoastaan viikonloppuisin voimassa olevaa kausilippua piti melko kiinnostavana 11 % vastaajista. Ero kahden viimeiseksi jääneen lipun välillä oli siis hyvin pieni.

Ympäryskunnissa uusista lipputyypeistä oltiin kiinnostuneempia kuin Tampereella. Tamperelaisten auton haltijoiden kiinnostavimpana pitämään lippuun suhtautui myönteisesti noin kolmasosa vastaajista, kun vastaava osuus ympäryskunnissa kiinnostavimpana pidetyn lipun kohdalla oli lähes 10 %-yksikköä suurempi. Kuvassa 4.24 on esitetty ympäryskuntien vastaajien kiinnostus esitettyjä lipputyyppejä kohtaan. Kiinnostavimpana ympäryskunnissa pidettiin puoli vuotta voimassa olevaa 20 matkustuspäivän lippua. Lipusta oli kiinnostunut yhteensä lähes 43 % ympäryskuntien auton haltijoista, ja erittäin kiinnostuneiden osuus oli 9 %. Erittäin kiinnostuneiden osuus oli samansuuruinen myös kolme kuukautta voimassa olevalla 30 yksittäisen matkan lipulla, mutta melko kiinnostuneiden osuus tällä lipulla oli 28 %. Kolmanneksi kiinnostavimmaksi lipputyypiksi ympäryskuntien auton haltijat arvioi-

vat kolme kuukautta voimassa olevan 30 matkustuspäivän lipun. Lippua piti erittäin kiinnostavana lähes 8 % ja melko kiinnostavana 24 % vastaajista.



Kuva 4.24 Lippujen kiinnostavuus ympäryskunnissa.

Lippua erittäin kiinnostavana pitävien osuus oli suurin kimppalipulla. Joka kymmenes ympäryskuntien auton haltija piti tätä useammalle hengelle tarkoitettua kertalippua erittäin kiinnostavana ja todennäköisesti ostaisi sen, mikäli mahdollisuus tarjoutuisi. Melko kiinnostuneiden osuus oli noin 19 %. Kimppalipulle näyttäisi siis olevan jonkin verran enemmän tarvetta ympäryskunnissa kuin Tampereella.

Tapahtumalippu, joka on tarkoitettu vain Tampereen kaupungin sisäiseen liikenteeseen, kiinnosti melko monia ympäryskuntien auton haltijoita. Lähes 8 % vastaajista piti lippua erittäin kiinnostavana ja 20 % melko kiinnostavana. Tampereeseen verrattuna ero kiinnostuneiden osuudessa oli näin ollen alle 3 %-yksikköä.

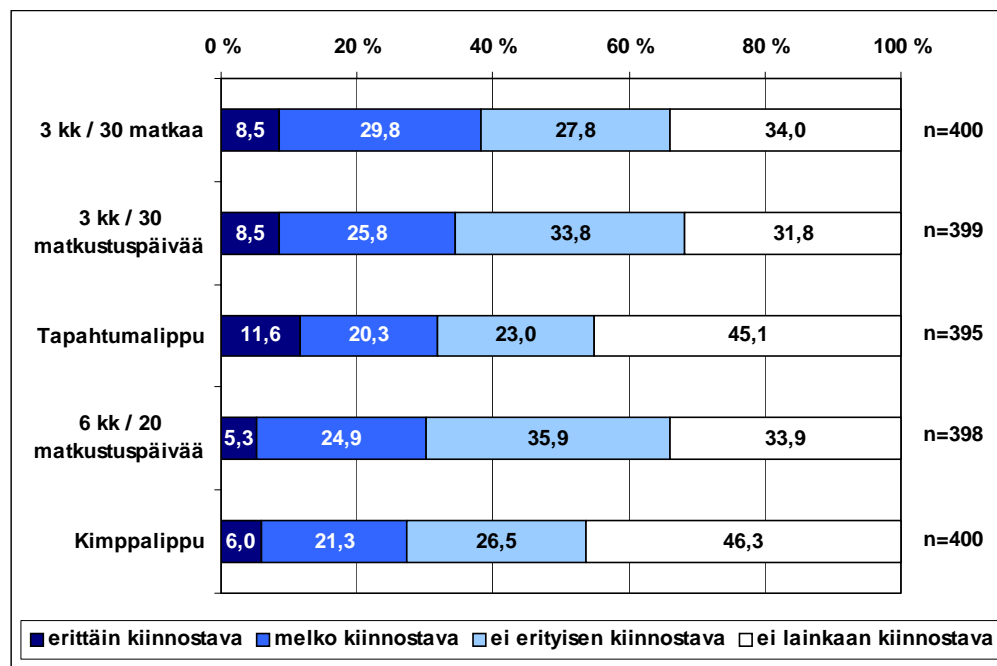
Kuten Tampereella, myös ympäryskunnissa vapaa-ajan kausilippu, viikonloppulippu ja kello 9 -lippu kiinnostivat auton haltijoita vähiten. Ero muihin lippuihin oli selvä; vapaa-ajan kausilipun kiinnostus oli noin puolet pienempi tapahtumalippuun verrattuna. Vapaa-ajan kausilippua piti erittäin kiinnostava alle 2 % ja melko kiinnostavana 12 % ympäryskuntien auton haltijoista. Viikonloppulipun osalta erittäin kiinnostuneiden osuus oli jokseenkin samansuuruinen, mutta melko kiinnostuneiden osuus oli hieman pienempi.

## Joukkoliikenteen käyttäjäryhmät

Kun tarkasteltiin pelkästään joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävien tamperelaisten auton haltijoiden ryhmää, oli kiinnostus esitettyjä lipputyyppejä kohtaan hieman suurempi kuin kaikkien vastaajien keskuudessa. Tämä selittyy sillä, että kaikkien vastaajien ryhmässä on mukana myös päivittäin, harvoin ja ei ollenkaan joukkoliikennettä käyttäviä. Päivittäin matkustaville lippuvalikoimassa on tarjolla edullisempia kausilippuja kuin tässä esitetyt lippuvaihtoehdot ja hyvin harvoin joukkoliikennettä käyttävien tarpeisiin soveltuvat parhaiten kertalippu ja arvolippu. Tutkimuksen varsinaisessa kohderyhmässä eli satunnaiskäyttäjien keskuudessa kiinnostuneiden osuus oli jokaisen lipputyypin kohdalla 1–6 %-yksikköä suurempi kuin kaikkien vastaajien ryhmässä. Kimppalippua lukuun ottamatta kaikissa muissa lipputyypeissä myös erittäin kiinnostuneiden osuus oli satunnaiskäyttäjien ryhmässä suurempi.

Kuvassa 4.25 on esitetty tamperelaisten joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävien auton haltijoiden mielestä viisi kiinnostavinta lipputyyppeä. Kolme kuukautta voimassa oleva 30 matkan lippu oli tässä ryhmässä kiinnostavin lipputyyppi. Tämän ja 30 matkustuspäivän lipun kohdalla erittäin kiinnostuneiden osuus oli yhtä suuri, noin 9 %, mutta melko kiinnostuneiden osuus oli yksittäisiin matkoihin oikeuttavalla lipulla korkeampi. 30 matkan lipusta oli kaiken kaikkiaan kiinnostunut 38 % ja 30 matkustuspäivän lipusta 34 % joukkoliikenteen satunnaismatkustajista. Erittäin kiinnostuneiden osuus oli tapahtumalipulla kaikkein korkein, lähes 12 %. Melko kiinnostuneita oli kuitenkin vain 20 %, minkä vuoksi lippu sijoittui tamperelaisten satunnaiskäyttäjien arvioissa kolmanneksi.

Puoli vuotta voimassa oleva 20 matkustuspäivän lippu kiinnosti noin 30 % ja kimppalippu 27 % tamperelaisista joukkoliikenteen satunnaiskäyttäjistä. Vähiten kiinnostavat lippuvaihtoehdot olivat kello 9 -lippu, viikonloppulippu ja vapaa-ajan kausilippu. Näistä oli kiinnostunut 16–18 % kyselyyn vastanneista tamperelaisista auton haltijoista. Erittäin kiinnostuneiden osuus oli näillä lipputyypeillä 2–3 %.



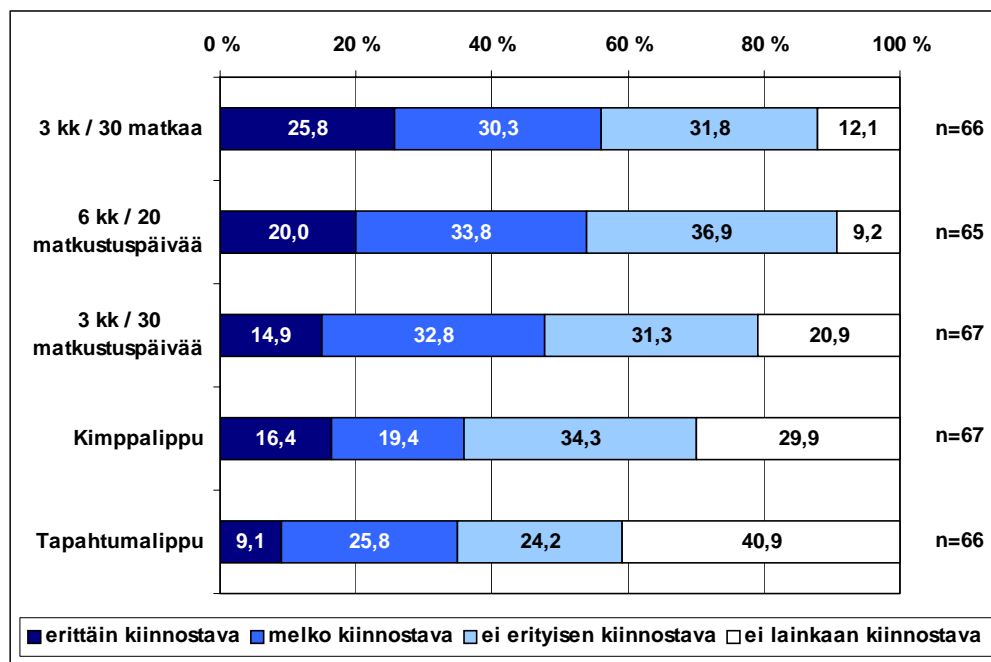
Kuva 4.25 Joukkoliikenteen satunnaiskäyttäjien mielestä viisi kiinnostavinta lipputyyppeä Tampereella.



Joukkoliikennettä harvoin käyttäviä tamperelaisia auton haltijoita kiinnosti eniten tapahtumalippu. Heistä 12 % oli erittäin kiinnostunut ja 21 % melko kiinnostunut kyseisestä lipusta. Toiseksi houkuttelevimpana tässä käyttäjryhmässä pidettiin kimppalippua, jonka kohdalla vastaavat osuudet olivat 11 % ja 17 %. Seuraavia kahta lipputyyppiä, 20 matkustuspäivän lippua ja 30 matkan lippua, pidettiin lähes yhtä kiinnostavina. Kiinnostuneiden osuus oli kummallakin lipulla yhteensä 27 %. Kokonaishinnaltaan kallein 30 matkustuspäivän lippu oli joukkoliikennettä harvoin käyttävien mielestä viidenneksi kiinnostavin, sitä piti kiinnostavana 23 % kyseisen ryhmän vastaajista. Kello 9 -lippu, vapaa-ajan kausilippu ja viikonloppulippu kiinnostivat myös harvoin joukkoliikennettä käyttäviä auton haltijoita kaikkein vähiten. Näistä oli kiinnostunut 13–15 % vastaajista.

Myös ympäryskunnissa joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävät auton haltijat suhtautuivat uusiin lipputyypeihin kaikkia ympäryskuntien vastaajia myönteisemmin. Ero kiinnostuneiden osuudessa oli 5–19 %-yksikköä. Vain yksi lipputyyppi, vapaa-ajan kausilippu, kiinnosti satunnaismatkustajia vähemmän kuin kaikkia ympäryskuntien vastaajia.

Kuvassa 4.26 on esitetty ympäryskuntien joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävien auton haltijoiden mielestä kiinnostavimmat lipputyyppit. Koko ympäryskuntien vastaajaryhmästä poiketen 30 yksittäiseen matkaan oikeuttava lippu oli kaikkein suosituin. Se kiinnosti 56 % joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävistä, kun vastaava osuus koko ympäryskuntien vastaajaryhmässä oli 37 %. Kyseisen lipun hankkisi todennäköisesti vähintään 25 % satunnaisesti joukkoliikenteellä matkustavista auton haltijoista. Puoli vuotta voimassa olevaa 20 matkustuspäivän lippua piti kiinnostavana yhteensä 54 % satunnaiskäyttäjistä, ja joka viides heistä olisi todennäköisesti myös halukas ostamaan tämän lipun.



Kuva 4.26 Joukkoliikenteen satunnaiskäyttäjien mielestä viisi kiinnostavinta lipputyyppiä ympäryskunnissa.

Erittäin kiinnostuneiden osuus oli kimppalipun kohdalla hieman suurempi (16 %) kuin 30 matkustuspäivän lipulla (15 %), mutta yhteenlaskettu kiinnostuneiden osuus oli kimppali-

pulla selvästi pienempi. 30 matkustuspäivän lippu sen sijaan kiinnosti 48 %:a satunnaisesti joukkoliikenteellä matkustavista auton haltijoista. Tapahtumalipusta oli erittäin kiinnostunut 9 % tämän ryhmän vastaajista ja melko kiinnostuneita oli 26 %. Tapahtumalipusta kiinnostuneiden osuus oli ympäryskuntien satunnaiskäyttäjien keskuudessa hieman suurempi kuin tamperelaisten satunnaiskäyttäjien keskuudessa, vaikka tapahtumalippu oikeuttaa linja-automatkoihin vain Tampereen sisäisessä liikenteessä.

Viikonloppulippu, kello 9 -lippu ja vapaa-ajan kausilippu olivat myös ympäryskunnissa joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävien ryhmässä kolme vähiten kiinnostavaa lipputyyppejä. Kahta ensiksi mainittua piti kiinnostavana 18 % ja 15 % vastaajista vastaavassa järjestyksessä. Erittäin kiinnostuneita oli 2 % ja 3 %. Yksikään vastaajista ei ilmoittanut, että todennäköisesti hankkisi vapaa-ajan kausilipun. Melko kiinnostavana kyseistä lipputyyppejä piti 14 % joukkoliikenteellä satunnaisesti matkustavista ympäryskuntien auton haltijoista.

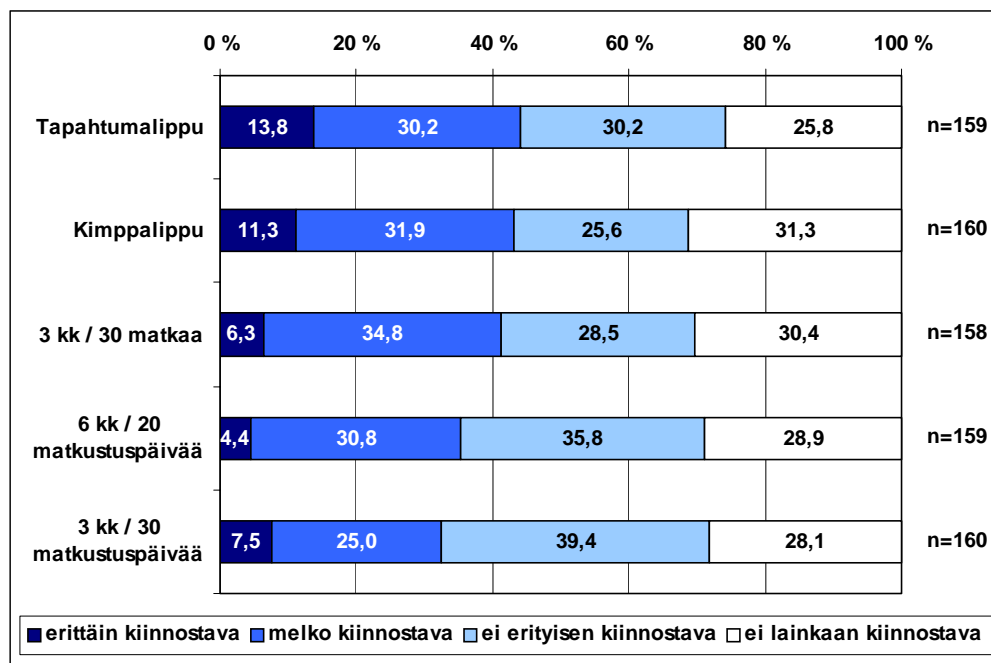
Myös joukkoliikennettä harvoin käyttävät ympäryskuntien auton haltijat suhtautuivat uusiin lipputyyppeihin koko ympäryskuntien vastaajaryhmää myönteisemmin. Kiinnostavimpana lipputyypinä harvoin matkustavien ryhmä piti puoli vuotta voimassa olevaa 20 matkustuspäivän lippua. Heistä 9 % piti lippua erittäin kiinnostavana ja 38 % melko kiinnostavana. Toiseksi suosituin oli 30 matkan lippu, josta erittäin kiinnostuneita oli 6 % ja melko kiinnostuneita 31 %. Kimppalipusta ja 30 matkustuspäivän lipusta oli kiinnostunut vajaa kolmannes joukkoliikennettä harvoin käyttävistä auton haltijoista. Erittäin kiinnostuneiden osuus tosin oli kimppalipulla suurempi (11 %) kuin 30 matkustuspäivän lipulla (7 %). Tapahtumalippua piti kiinnostavana 30 % vastaajista.

## **Ikäryhmät**

Nuorin ikäryhmä eli 18–29-vuotiaat oli muita kiinnostuneempi uusista lipputyypeistä sekä Tampereella että ympäryskunnissa. Kiinnostus lipputyyppejä kohtaan väheni iän myötä. Kun esimerkiksi 18–29-vuotiaista Tampereella 44 % ja ympäryskunnissa 59 % oli kiinnostunut parhaimmaksi valitsemastaan lipputyypistä, olivat vastaavat osuudet yli 64-vuotiaiden ryhmissä 23 % ja 31 %.

Kuvassa 4.27 on esitetty tamperelaisten 18–29-vuotiaiden auton haltijoiden kiinnostus lipputyyppejä kohtaan. Nuorin ikäryhmä piti tapahtumalippua ja kimppalippua kiinnostavimpina. Tapahtumalipusta oli erittäin kiinnostunut 14 % ja melko kiinnostunut 30 % vastaajista. Vastaavat osuudet kimppalipun kohdalla olivat 11 % ja 32 %. Kolme kuukautta voimassa olevasta 30 matkan lipusta oli kiinnostunut yhteensä 41 % vastaajista. Kokonaisuun matkustuspäiviin oikeuttavista lipuista 20 matkustuspäivän lippu oli hieman 30 päivän lippua kiinnostavampi, tosin lipusta erittäin kiinnostuneiden osuus oli 30 matkustuspäivän lipulla suurempi.

Kuvasta 4.27 puuttuvista viikonloppulipusta ja vapaa-ajan kausilipusta oli erittäin kiinnostunut 6 % 18–29-vuotiaista tamperelaisista auton haltijoista ja kummastakin lipputyypistä melko kiinnostuneita oli noin 21 %. Vähiten kiinnostavimmaksi lipputyypiksi tamperelaisten nuorin ikäryhmä valitsi kello 9 -lipun. Erittäin kiinnostavana sitä piti alle 3 % ja melko kiinnostavana 16 % tämän ikäryhmän vastaajista.



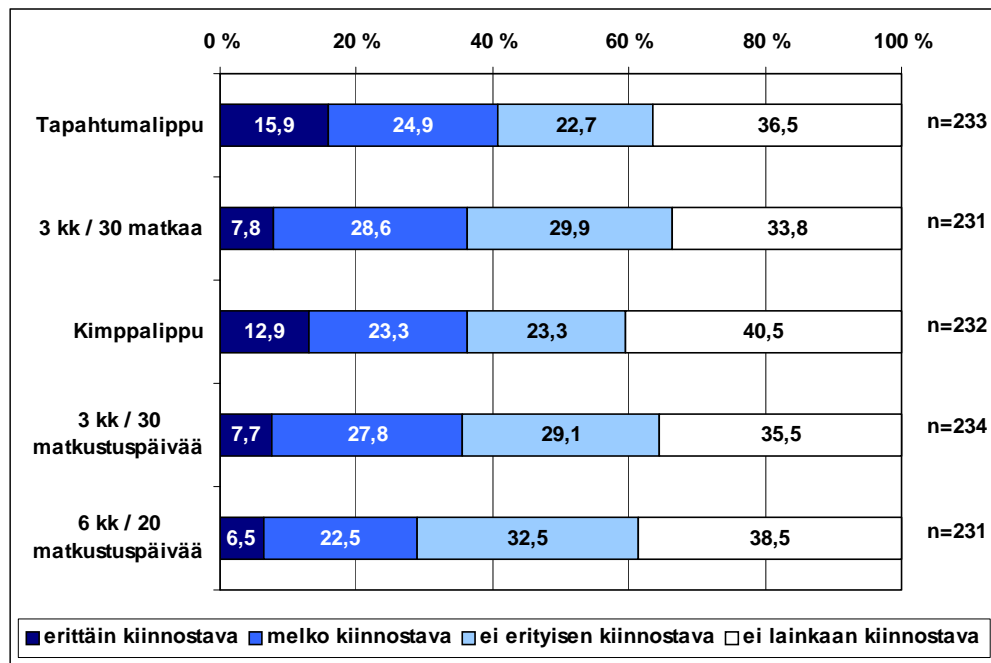
Kuva 4.27 Tamperealaisten 18–29-vuotiaiden auton haltijoiden mielestä kiinnostavimmat viisi lipputyyppejä.

Myös 30–44-vuotiaat tamperelaiset auton haltijat pitivät tapahtumalippua kiinnostavimpana lipputyypinään. Kiinnostuneiden osuus oli 3 % pienempi kuin nuorimmassa ikäryhmässä, mutta erittäin kiinnostuneiden osuus oli kuitenkin suurempi. Sama toistui myös muiden viiden kiinnostavimman lipun kohdalla: nuorimmassa ikäryhmässä yhteenlaskettu kiinnostuneiden osuus oli suurempi, mutta erittäin kiinnostuneiden osuus oli pienempi kuin 30–44-vuotiaiden ryhmässä. 30–44-vuotiaista tamperelaisista auton haltijoista noin 16 % todennäköisesti ostaisi tapahtumalipun, mikäli sellainen tulisi myyntiin (kuva 4.28). Neljäsosa heistä piti lippua melko kiinnostavana ja ehkä ostaisi sellaisen. Kolme kuukautta voimassa oleva 30 matkan lippu ja kimppalippu olivat lähes yhtä suosittuja, mutta erittäin kiinnostuneiden osuus oli kimppalipun kohdalla suurempi. 30 matkan lippua piti erittäin kiinnostavana 8 % 30–44-vuotiaista tamperelaisista auton haltijoista, kun kimppalipun kohdalla vastaava osuus oli 13 %. Melko kiinnostuneiden osuudet olivat 29 % ja 23 %.

Kolme kuukautta voimassa olevaa 30 matkustuspäivän lippua pidettiin 30–44-vuotiaiden ryhmässä jokseenkin yhtä kiinnostavana kuin nuorimmassakin ikäryhmässä. Erittäin kiinnostuneita siitä oli noin 8 % ja melko kiinnostuneita 28 % vastaajista. Viidenneksi kiinnostavimpana lipputyypinään 30–44-vuotiaat auton haltijat pitivät 20 matkustuspäivän lippua, josta oli kiinnostunut 29 % vastaajista. Kolme vähiten kiinnostavaa lippua olivat tässäkin ikäryhmässä viikonloppulippu, vapaa-ajan kausilippu ja kello 9 -lippu. Kiinnostuneiden osuus jäi kaikkien näiden kohdalla alle 20 %:iin ja erittäin kiinnostuneiden osuus oli noin 3 % kullakin lipputyypillä.

45–54-vuotiaiden ja 55–64-vuotiaiden tamperelaisten auton haltijoiden ryhmissä lippujen kiinnostavuus oli muita ikäryhmiä pienempi. 30 matkan lippu oli molemmissa ikäryhmissä suosituin ja 30 matkustuspäivän lippu toiseksi suosituin. 30 matkan lipusta oli kiinnostunut 30–38 % ja 30 matkustuspäivän lipusta 23–35 % näiden ikäryhmien vastaajista. Yli 64-vuotiaita lukuun ottamatta yksittäisiin matkoihin oikeuttavaa 30 matkan lippua pidettiin kaikissa muissa ikäryhmissä jonkin verran kiinnostavampana kuin kokonaisuun matkustuspäi-

viin oikeuttavia lipputyyppejä. Lisäksi nuorinta ikäryhmää lukuun ottamatta kolme kuukautta voimassa oleva 30 matkustuspäivän lippu hankittaisiin todennäköisemmin kuin yksittäisen matkustuspäivän hinnaltaan kalliimpi, mutta kauemmin voimassa oleva 20 matkustuspäivän lippu.



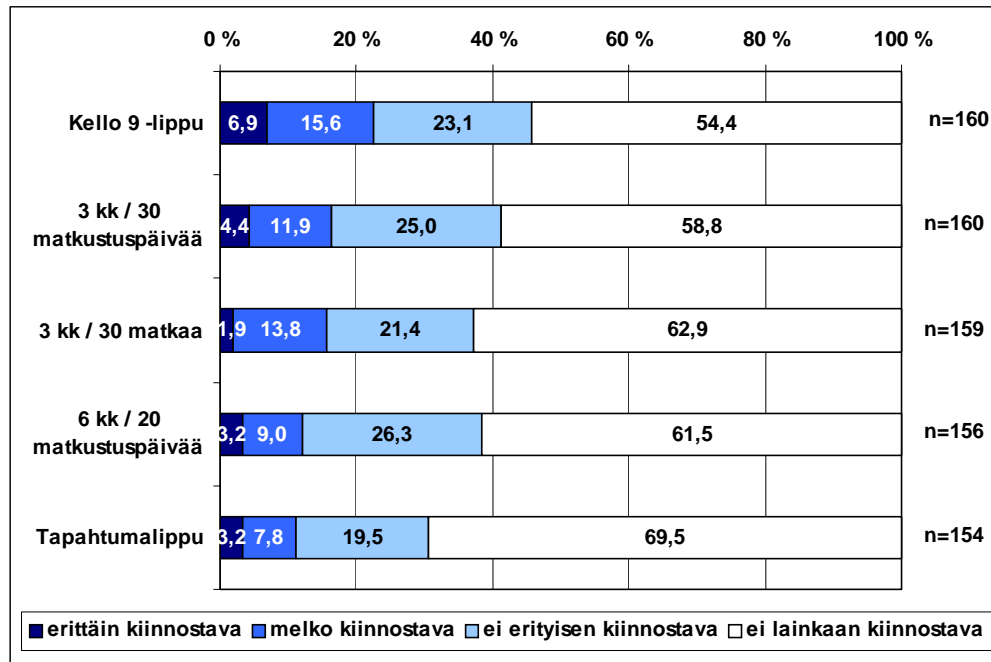
Kuva 4.28 Tamperealaisten 30–44-vuotiaiden auton haltijoiden mielestä kiinnostavimmat 5 lipputyyppejä.

Tapahtumalipun ja kimppalipun suosio väheni ryhmän iän kasvaessa. Kun 18–29-vuotiaista tapahtumalippu kiinnosti 44 % vastaajista, oli vastaava osuus 45–54-vuotiaista tamperealaisista auton haltijoista 35 %, 55–64-vuotiaista 18 % ja yli 64-vuotiaista enää 11 %. Kimppalippua piti kiinnostavana 43 % 18–29-vuotiaista, kun vastaava osuus 45–54-vuotiaista oli 25 %, 55–64-vuotiaista 16 % ja yli 64-vuotiaista 11 %.

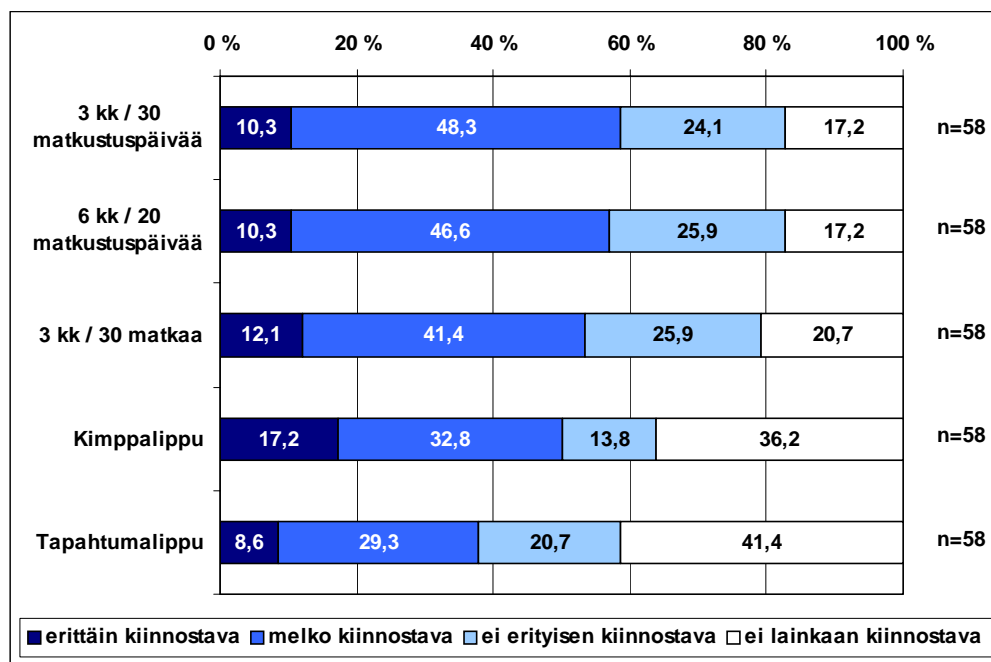
Kello 9 -lippu oli Tampereella kaikissa muissa ikäryhmissä kolmen vähiten kiinnostavan lipun joukossa, mutta yli 64-vuotiaiden ikäryhmä piti sitä kaikkein kiinnostavimpana lipputyypinä (kuva 4.29). Heistä erittäin kiinnostavana lippua piti 7 % ja melko kiinnostavana lähes 16 %. Seuraavaksi kiinnostavimpia tämän ikäryhmän mielestä olivat 30 matkustuspäivän ja 30 matkan liput, joista kummastakin oli kiinnostunut noin 16 % vastaajista. 20 matkustuspäivän lipusta oli erittäin kiinnostunut 3 % yli 64-vuotiaista ja melko kiinnostuneiden osuus oli 9 %. Kolme vähiten kiinnostavaa lipputyyppeä tässä ikäryhmässä olivat kimppalippu, vapaa-ajan kausilippu ja viikonloppulippu.

Ympäryskuntien 18–29-vuotiaat suhtautuivat muihin ikäryhmiin verrattuna kaikkein myönteisimmin uusiin lipputyyppeihin otettaessa huomioon eri ikäryhmät sekä Tampereella että ympäryskunnissa. Tässä ikäryhmässä kiinnostuneiden osuus oli vähintään 50 % neljän lipun kohdalla. Lisäksi erittäin kiinnostuneiden osuus oli näillä lipputyypeillä vähintään 10 %. Kiinnostavimmiksi lipputyypeiksi ympäryskuntien 18–29-vuotiaat auton haltijat arvioivat 30 ja 20 matkustuspäivän liput (kuva 4.30). Kummastakin lipusta oli erittäin kiinnostunut kymmenesosa vastaajista, ja melko kiinnostuneiden osuus oli lähes 50 %. Kiinnostuneiden

osuus oli parhaimmalla lipputyypillä eli 30 matkustuspäivän lipulla näin ollen lähes 60 %. Erittäin kiinnostuneiden osuus oli kolmanneksi suosituimmalla 30 matkan lipulla suurempi kuin kahdella ensimmäisellä, mutta melko kiinnostuneiden osuus jäi 41 prosenttiin.



Kuva 4.29 Tamperealaisten yli 64-vuotiaiden auton haltijoiden mielestä kiinnostavimmat viisi lipputyyppejä.



Kuva 4.30 Ympäryskuntien 18–29-vuotiaiden auton haltijoiden mielestä kiinnostavimmat viisi lipputyyppejä.

Laskettaessa lipusta erittäin ja melko kiinnostuneiden osuudet yhteen, oli kimppalippu neljänneksi kiinnostavin lipputyyppejä ympäryskuntien 18–29-vuotiaiden mielestä. Erittäin kiin-

nostuneiden osuudella mitattuna kimppalippu oli kuitenkin selvästi suosituin. Kimppalipusta melko kiinnostuneita oli kolmasosa vastaajista. Viidenneksi suosituin lippuvaihtoehto ympäryskuntien nuorimmissa ikäryhmässä oli tapahtumalippu, josta erittäin kiinnostuneita oli lähes 9 % ja melko kiinnostuneita 29 %. Kuvasta 4.30 puuttuvien kolmen viimeisen lipun kohdalla erittäin kiinnostuneiden osuus jäi kaikissa alle 2 prosenttiin. Melko kiinnostuneita oli viikonloppulipusta 21 %, vapaa-ajan kausilipusta 19 % ja kello 9 -lipusta 9 %. Nämä liput olivat myös muissa ympäryskuntien ikäryhmissä kolme vähiten kiinnostavaa lipputyyppiä.

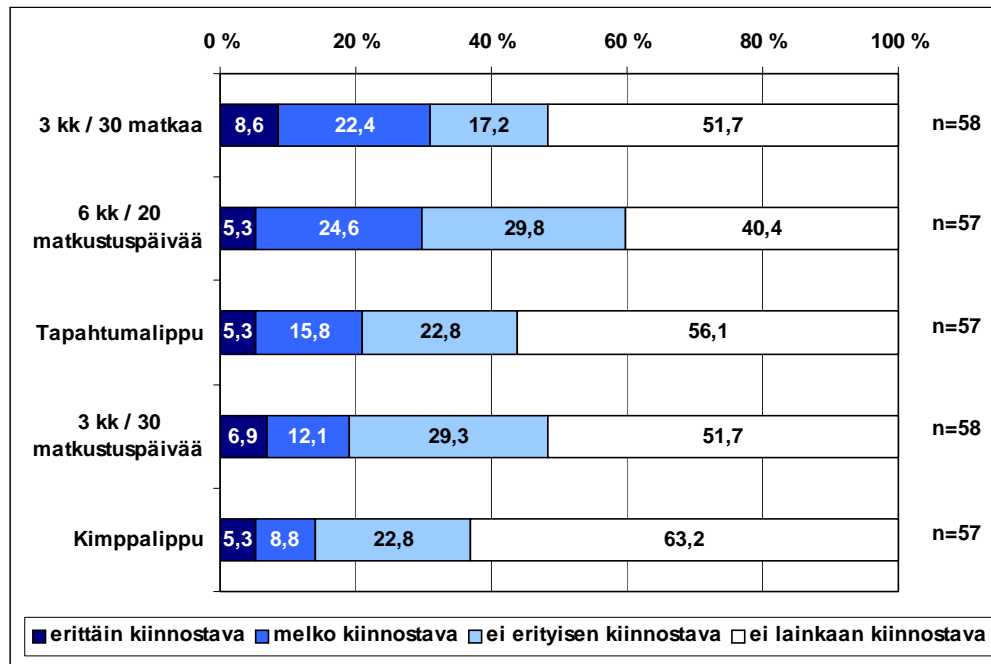
Ympäryskunnissa nuorimman ja vanhimman ikäryhmän väliin jäävissä kolmessa ikäryhmässä puoli vuotta voimassa oleva 20 matkustuspäivän lippu oli selvästi suosituin lipputyyppi. 30–44-vuotiaista ja 45–54-vuotiaista sitä piti kiinnostavana 45 % ja 55–64-vuotiaista 33 %. Näistä kolmesta nuorin ikäryhmä piti 30 matkan lippua toiseksi kiinnostavimpana (kiinnostuneita 41 %) ja kimppalippua kolmanneksi kiinnostavimpana (kiinnostuneita 36 %). Kimppalipun suosio väheni ikäryhmän iän kasvaessa. 45–54 -vuotiaista sitä piti kiinnostavana 27 %, 55–64-vuotiaista 17 % ja vanhimma ikäryhmästä enää 14 %. Nuorinta ikäryhmää lukuun ottamatta 30 matkan lippua pidettiin kiinnostavampana kuin 30 matkustuspäivän lippua.

Kello 9 -lippu ei ollut yhtä suosittu ympäryskuntien yli 64-vuotiaiden keskuudessa kuin tamperelaisten vastaavassa ikäryhmässä, joka arvioi sen kiinnostavimmaksi lipputyyppiksi. Ympäryskuntien vanhin ikäryhmä piti kello 9 -lippua toiseksi vähiten kiinnostavana, sillä alle 2 % piti sitä erittäin kiinnostavana ja vain 9 % melko kiinnostavana. Vapaa-ajan kausilippu kiinnosti ympäryskuntien yli 64-vuotiaita tosin vielä vähemmän; erittäin kiinnostavana sitä ei pitänyt yksikään kyseisen ikäryhmän vastaajista ja melko kiinnostavaksi sen arvioi 7 % heistä. Kaikissa muissa ikäryhmissä kello 9 -lippu jäi viimeiseksi, eikä kiinnostuneiden osuus näissä ryhmissä saavuttanut 10 prosentin rajaa.

Ympäryskuntien vanhin ikäryhmä piti muista ikäryhmistä poiketen 30 matkan lippua kiinnostavimpana (kuva 4.31). Lähes 9 % vastaajista piti sitä erittäin kiinnostavana ja 22 % melko kiinnostavana. Muissa ikäryhmissä 20 tai 30 kokonaiseen matkustuspäivään oikeuttava lippu oli kiinnostavin lippu. Yli 64-vuotiaiden ryhmässä toiseksi ja kolmanneksi kiinnostavimpien 20 matkustuspäivän lipun ja tapahtumalipun kohdalla erittäin kiinnostuneiden osuus oli yhtä suuri, hieman yli 5 %. Melko kiinnostuneiden osuus sen sijaan oli tapahtumalipulla selvästi pienempi, noin 16 %, kun se 20 matkustuspäivän lipulla oli lähes 25 %. 30 matkustuspäivän lippua piti erittäin kiinnostavana 7 % ja melko kiinnostavana 12 % yli 64-vuotiaista ympäryskuntien auton haltijoista.

Naiset suhtautuivat miehiä myönteisemmin uusiin lipputyyppeihin. Tamperelaiset naisautoilijat pitivät 30 matkan lippua kiinnostavimpana lipputyyppinä, ja siitä oli kiinnostunut 44 % kyselyyn vastanneista tamperelaisista naisista. 30 matkustuspäivän lippu oli toiseksi suosituin, sitä piti kiinnostavana 39 %. Tapahtumalippu, kimppalippu ja 20 matkustuspäivän lippu olivat jokseenkin yhtä suosittuja, niistä oli kiinnostunut noin 30 % tamperelaisista naisista. Tamperelaisten miesautoilijoiden mielestä kiinnostavin lipputyyppi oli tapahtumalippu, josta oli kiinnostunut 30 % kyselyyn vastanneista miehistä. Toiseksi kiinnostavimpana kyselyyn vastanneet tamperelaiset miehet pitivät 30 matkan lippua, josta oli kiinnostunut 25 % vastaajista. Kimppalippua ja 20 matkustuspäivän lippua piti kiinnostavana 24 % tamperelaisista miehistä. Niistä tamperelaisista miehistä, jotka eivät käyttäneet joukkoliikennettä, yh-

teensä 25 % piti tapahtumalippua kiinnostavana. Harvoin joukkoliikennettä käyttävistä miehistä 34 % ja satunnaisesti käyttävistä 31 % oli kiinnostunut tästä lipusta.



Kuva 4.31 Ympäryskuntien yli 64-vuotiaiden auton haltijoiden mielestä kiinnostavimmat viisi lipputyyppeä.

Ympäryskunnissa sekä naisten että miesten mielestä kiinnostavin lipputyyppi oli 20 matkustuspäivän lippu. Siitä oli kiinnostunut 47 % naisautoilijoista ja 38 % miesautoilijoista. Toiseksi kiinnostavimpana molempien sukupuolten edustajat pitivät 30 matkan lippua, josta kiinnostuneiden osuudet olivat 44 % ja 31 %. Seuraavaksi eniten naisia kiinnosti kimppalippu (kiinnostuneita 39 %) ja miehiä 30 matkustuspäivän lippu (kiinnostuneita 28 %).

Kimppalipun kiinnostavuutta tarkasteltiin erikseen niiden vastaajien osalta, joiden kotitaloudessa asuu alle 18-vuotiaita. Tulokset osoittivat, että lapsiperheelliset olivat kimppalipusta muita vastaajaryhmiä kiinnostuneempia. Tamperelaisista lapsiperheellisistä vastaajista 12 % piti lippua erittäin kiinnostavana ja 26 % melko kiinnostavana, kun vastaavat osuudet kaikkien vastaajien keskuudessa olivat 8 % ja 19 %. Ympäryskuntien lapsiperheellisistä vastaajista 14 % oli erittäin kiinnostunut ja 24 % melko kiinnostunut kimppalipusta. Kaikkien ympäryskuntien vastaajien ryhmässä osuudet olivat 10 % ja 19 %.

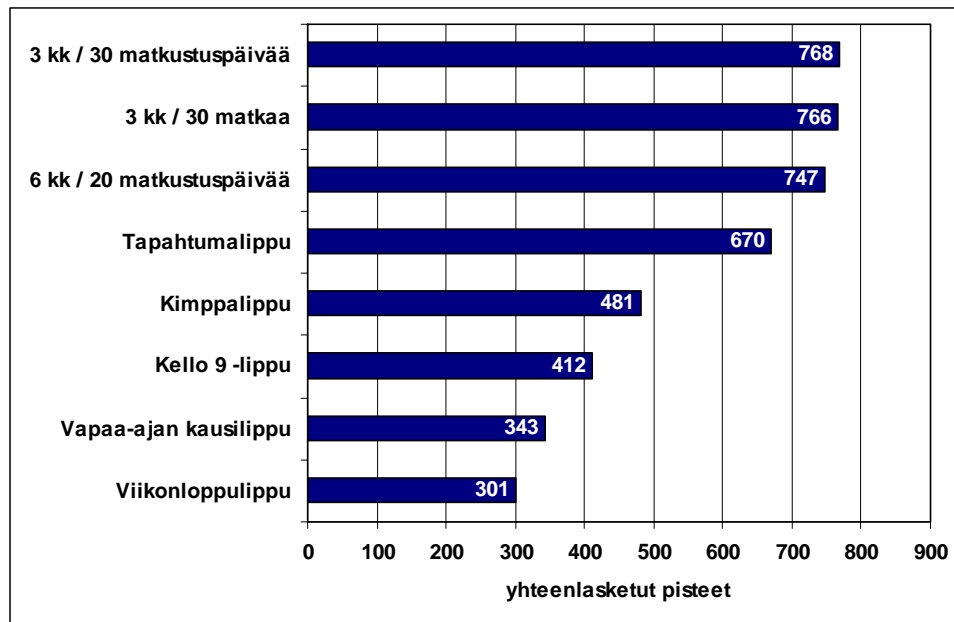
### Kolme houkuttelevinta lipputyyppeä

Vastaajia pyydettiin lisäksi valitsemaan vielä kolme mielestään houkuttelevinta ja omia tarpeita parhaiten vastaavaa lipputyyppeä. Kaikki vastaajat eivät vastanneet tähän kysymykseen, parhaan lipputyypin ilmoitti 79 % kaikista kyselyyn osallistuneista, toiseksi parhaan lipputyypin 73 % ja kolmanneksi parhaan 67 % vastaajista.

Tampereella eniten ensimmäisiä sijoja sai 3 kuukautta voimassa oleva 30 matkan lippu. Ympäryskuntien vastaajien ryhmässä eniten ensimmäisiä sijoja sai puoli vuotta voimassa oleva 20 matkustuspäivän lippu. Jotta lippujen keskinäistä paremmuusjärjestystä olisi mah-

dollista arvioida, lipputyypit pisteytettiin sen mukaan, kuinka moni vastaaja oli valinnut lipun ensimmäiselle, toiselle tai kolmannelle sijalle. Jokainen lippu sai pisteitä seuraavasti: (3 x vastaajien määrä, jotka valitsivat lipun parhaaksi) + (2 x vastaajien määrä, jotka valitsivat lipun toiseksi parhaaksi) + (1 x vastaajien määrä, jotka valitsivat lipun kolmanneksi parhaaksi).

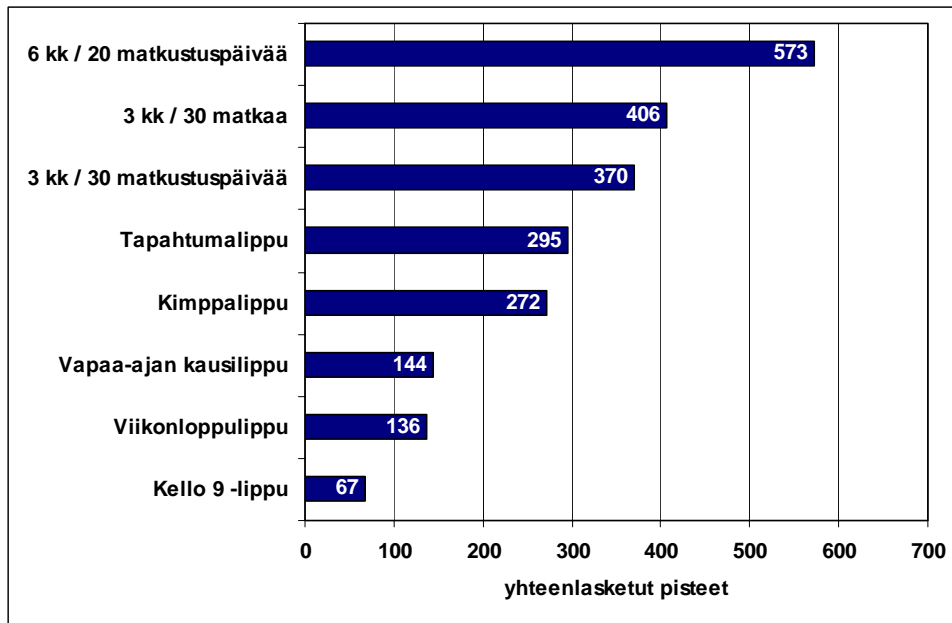
Kuvissa 4.32 ja 4.33 on esitetty lippujen kiinnostavuus pisteytyksen mukaan järjestettynä Tampereella ja ympäryskunnissa. Kun mukaan otettiin vain tamperelaisten auton haltijoiden vastaukset, olivat kolme suosituinta lipputyyppeä 3 kuukautta voimassa oleva 30 matkustuspäivän lippu, 3 kuukautta voimassa oleva 30 matkan lippu ja 6 kuukautta voimassa oleva 20 matkustuspäivän lippu. Ero näiden kolmen lipun välillä oli hyvin pieni. Tapahtumalippu oli myös melko suosittu, mutta eroa seuraavana olevaan kimplalippuun oli jo jonkin verran. Vähiten pisteitä saivat samat kolme lippua, jotka myös edellä esitellyissä tuloksissa kiinnostivat usein vähiten.



Kuva 4.32 Lippujen suosituimmuus Tampereella asuvien auton haltijoiden keskuudessa.

Ympäryskuntien vastaajien keskuudessa puoli vuotta voimassa oleva 20 matkustuspäivän lippu oli selvästi suosituin. Ero muihin lippuihin oli huomattava. Toisaalta myös viimeiseksi jääneen kello 9 -lipun ero muihin oli selvä. Tulosten perusteella tamperelaiset ja ympäryskuntien vastaajat valitsivat parhaiksi vaihtoehtoisiksi samat kolme lippua, mutta niiden järjestys oli hieman erilainen. Myös vähiten kiinnostavimmat liput olivat samat molemmissa vastaajaryhmissä, mutta niiden keskinäinen järjestys oli erilainen.





Kuva 4.33 Lippujen suosituimmuus ympäryskunnissa asuvien auton haltijoiden keskuudessa.

### Yhden kunnan sisäisen liikenteen lippu

Auton haltijoilta kysyttiin lisäksi halukkuutta hankkia yhden kunnan sisäisen liikenteen lippu. Kysymys ei koskenut Tamperetta, sillä nykyiset Tampereen joukkoliikenteen liput ovat Tampereen kaupungin sisäisen liikenteen lippuja. Vastaajilta ei kysytty, minkä kunnan alueella he haluaisivat matkustaa, joten oletuksena tässä oli heidän kotikuntansa.

Vaihtoehtoina kunnan sisäisen liikenteen lipulle olivat 30 vuorokauden kausilippu ja 30 vuorokautta voimassa oleva 30 matkan lippu. Suurin osa vastaajista ilmoitti, ettei heillä ole tarvetta tällaiselle lipulle. Taulukossa 4.8 on esitetty eri lipputyyppeiden kiinnostavuus vastaajan kotikunnan mukaan. Kuvassa prosentiosuudet tarkoittavat osuutta kaikista kyseisestä kunnasta vastanneista auton haltijoista. Kyselylomakkeessa mainittiin, että sisäinen lippu olisi Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Ylöjärven tai Pirkkalan sisäiseen liikenteeseen. Silti myös osa tamperelaisista vastaajista oli kiinnostunut kunnan sisäisen liikenteen lipusta. Nämä vastaajat ovat siten ehkä kiinnostuneita jonkin muun kunnan kuin Tampereen lipusta.

Kolme kuukautta voimassa olevaa 30 matkan lippua pidettiin kiinnostavampana kuin 30 vuorokauden kausilippua. Lempäälä oli ainoa kunta, jossa 30 vuorokauden kausilippu kiinnosti enemmän kuin 30 matkan lippu. Muissa kunnissa kunnan sisäisen liikenteen lipusta kiinnostuneita oli yli 10 % vastanneista, mutta Ylöjärvellä vastaava osuus oli vain 5 %. Myös Tampereella kiinnostus oli vähäistä, mikä tosin johtuu siitä, että esitetyt liput oli tarkoitettu ympäryskuntien sisäiseen liikenteeseen.

Monet vastaajat eri kunnissa toivoivat jonkin muunlaista lippua yhden kunnan sisäiseen liikenteeseen. Enimmäkseen toivottiin 30 matkan lipulle pidempää tai jopa rajoittamatonta voimassaoloaikaa sekä esimerkiksi 10 matkan lippua ehdotetun 30 tilalle. Lisäksi toivottiin yleisesti edullisempia lippuja kunnan sisäisille matkoille.

**Taulukko 4.8** Yhden kunnan sisäisen liikenteen lipun kiinnostavuus (%) vastaajan kotikunnan mukaan. Lippujen kaksi eri hintaa tarkoittavat hintaa muiden kuntien lipuille sekä hintaa Pirkkalan lipulle.

	Kangasala (n=115)	Lempäälä (n=79)	Nokia (n=120)	Pirkkala (n=74)	Ylöjärvi (n=91)	Tampere (n=968)
30 matkan lippu, voimassa 3 kk, hinta 45/37 €	19,1	3,8	10,8	12,2	4,4	3,0
30 vrk:n kausilippu, hinta 50/40 €	0,9	6,3	2,5	2,7	1,1	0,9
muunlainen lippu	10,4	10,1	5,8	5,4	11,0	2,6
ei tarvetta kunnan sisäisen liikenteen lipulle	69,6	79,7	80,8	79,7	83,5	93,5

#### 4.3.5 Maksutavat

Lipputyyppejä lisäksi vastaajilta kysyttiin, kuinka kiinnostuneita he olisivat uusista joukko-liikenteen maksutavoista. Näitä olivat matkakortin nettilataus, mobiililippu, matkakortin suoraveloitus sekä etäisyyteen perustuva matkan hinnoittelu.

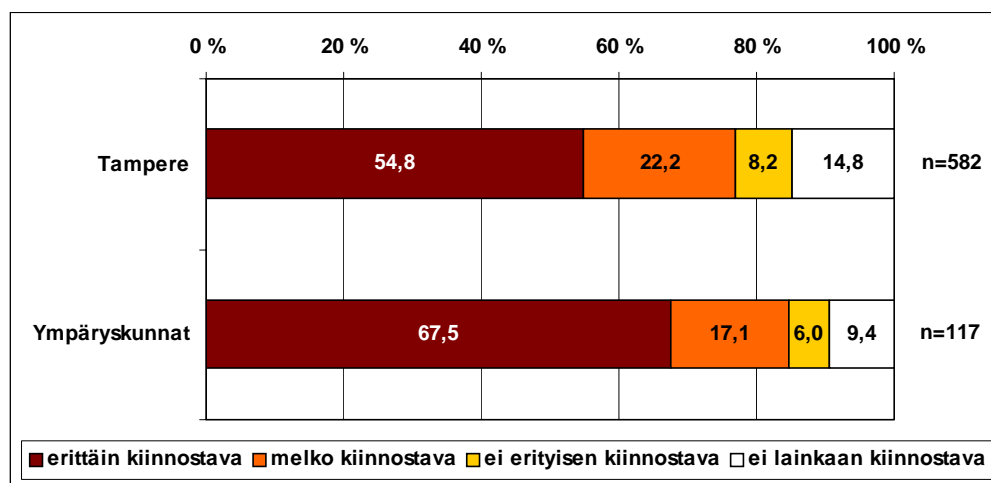
##### **Matkakortin nettilataus**

Matkakortin lataaminen internetissä tapahtuu luottokortin tai verkkopankin avulla, ja internetissä voi myös tarkistaa matkakortin saldon. Ostettu uusi saldo päivittyy matkakortille näytettäessä sitä bussin lukijalaitteessa seuraavan kerran.

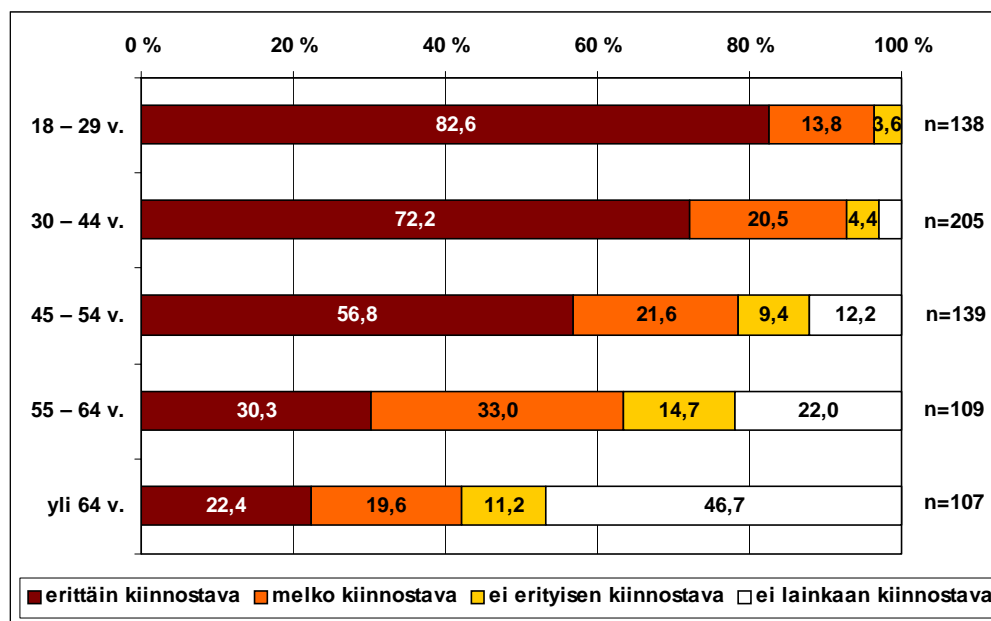
Suurin osa sekä Tampereella että ympäryskunnissa asuvista auton haltijoista piti matkakortin nettilatausta kiinnostavana maksutapavaihtoehtona. Kuvassa 4.34 on esitetty nettilatauksen kiinnostavuus Tampereella ja ympäryskunnissa niiden vastaajien keskuudessa, jotka omistivat jonkin matkakortin. Tampereella nettilatauksesta kiinnostuneita oli yhteensä 77 % ja ympäryskunnissa 85 % auton haltijoista. Vain 15 % matkakortin omistavista vastaajista Tampereella ja 9 % ympäryskunnissa ilmoitti, ettei ole lainkaan kiinnostunut nettilatauksesta. Myös ne vastaajat, joilla ei tällä hetkellä ollut matkakorttia, suhtautuivat nettilataukseen myönteisesti. Tampereella heistä 57 % ja ympäryskunnissa 53 % piti nettilatausta kiinnostavana.

Ikäryhmäkohtaiset vaihtelut suhtautumisessa matkakortin nettilataukseen olivat huomattavia. Kuvassa 4.35 on esitetty nettilatauksen kiinnostavuus ikäryhmittäin, mukana ovat matkakortin omistavat auton haltijat sekä Tampereelta että ympäryskunnista. Nuorimmasta ikäryhmästä peräti 96 % piti matkakortin lataamista internetissä erittäin tai melko kiinnostavana, ja tästä ikäryhmästä 83 % todennäköisesti hyödyntäisi tämän mahdollisuuden. Vain alle 4 % 18–29-vuotiaista ei pitänyt nettilatausta erityisen kiinnostavana ja yksikään ikäryhmän vastaajista ei ollut täysin sitä vastaan. Kiinnostus nettilatausta kohtaan väheni ikäryhmän

vanhetessa, ja suurin osa yli 64-vuotiaista ei enää pitänyt sitä houkuttelevana. Lähes 47 % heistä ilmoitti, ettei lataisi matkakorttiaan internetissä, vaikka se olisi mahdollista.



Kuva 4.34 Matkakortin nettilatauksen kiinnostavuus Tampereella ja ympäryskunnissa. Tuloksissa ovat mukana vain ne vastaajat, joilla oli jokin matkakortti.



Kuva 4.35 Matkakortin nettilatauksen kiinnostavuus ikäryhmittäin. Tuloksissa ovat mukana vain ne vastaajat, joilla oli jokin matkakortti.

Matkakortin nettilataus herätti kiinnostusta riippumatta siitä, kuinka usein vastaaja joukkoliikennettä käytti. Eniten nettilatauksesta olivat kiinnostuneita joukkoliikenteellä harvoin matkustavat. Heistä 55 % piti nettilatausta erittäin kiinnostavana ja 29 % melko kiinnostavana. Päivittäin linja-autolla matkustavista 59 % oli erittäin kiinnostunut ja 21 % melko kiinnostunut matkakortin lataamisesta internetin välityksellä. Satunnaisesti joukkoliikenteellä matkustavien keskuudessa vastaavat osuudet olivat 57 % ja 18 %. Matkakortin nettilataus houkutteli siis sekä usein että harvemmin matkustavia. Tässäkin tarkastelussa olivat mukana vain ne kyselyyn vastanneet tamperelaiset ja ympäryskuntien auton haltijat, joilla oli jokin matkakortti.

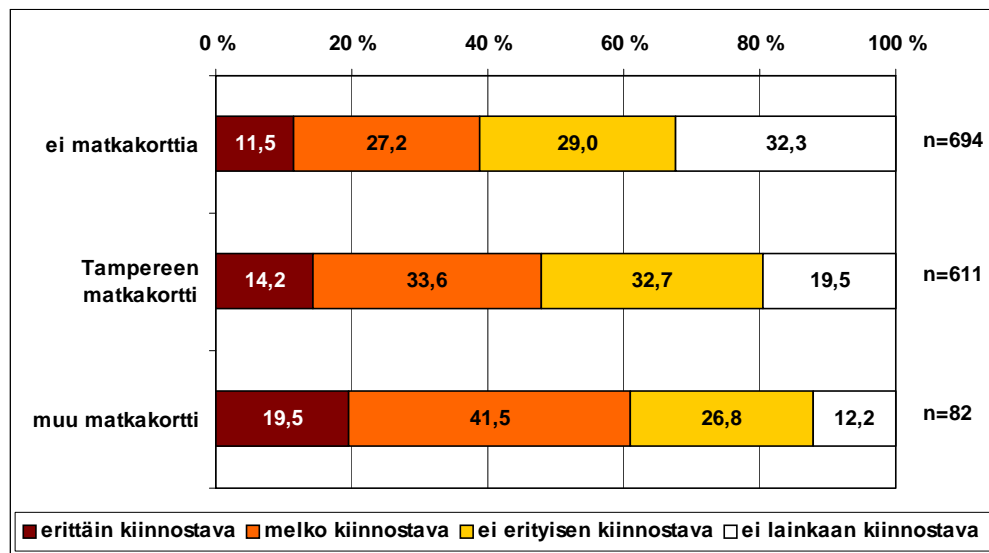
## Mobiililippu

Mobiililipulla tarkoitetaan joukkoliikennematkan maksamista matkapuhelimen avulla. Puhelimessa oleva siru toimii matkakortin tavoin ja matkakortin tietoja voi selata puhelimen kautta. Kortille ladataan arvoa tai kausilippuja puhelimen välityksellä ja ostot veloitetaan puhelinlaskussa.

Mobiililipusta oli kiinnostunut 44 % vastaajista. Seudullisia eroja ei juuri ollut, sillä tamperelaisista 45 % ja ympäryskuntien vastaajista 43 % suhtautui mobiililippuun myönteisesti. Tampereella erittäin kiinnostuneita oli 14 % vastaajista ja ympäryskunnissa 11 %. Neljäsosa vastaajista ei pitänyt mobiililippua lainkaan kiinnostavana eikä käyttäisi sitä, vaikka mahdollisuus tarjoutuisi.

Kuten kaikkiin uusiin maksutapoihin, myös mobiililippuun naiset suhtautuivat hieman myönteisemmin kuin miehet. Ikäryhmäkohtaiset erot olivat huomattavia, mutta Tampereen ja ympäryskuntien välillä niissä ei juuri ollut eroja. Nuorimmissa ikäryhmissä mobiililippua pidettiin kiinnostavampana kuin yli 45-vuotiaiden ikäryhmissä. 18–29-vuotiaista 61 % vastaajista piti matkapuhelimella maksamista kiinnostavana, kun vastaava osuus yli 64-vuotiaista oli 21 %.

Matkakortin omistamisen suhteen tarkasteltuna mobiililipun kiinnostavuudessa oli myös eroavaisuuksia. Niistä vastaajista, joilla oli jokin matkakortti, noin puolet suhtautui mobiililippuun myönteisesti. Tampereen matkakortin omistavista auton haltijoista 14 % piti mobiililippua erittäin kiinnostavana ja 34 % melko kiinnostavana (kuva 4.36). Sen sijaan vastaavat osuudet niiden vastaajien keskuudessa, joilla oli jokin muu matkakortti, olivat 20 % ja 42 %. Myös 39 % niistä vastaajista, joilla ei ollut matkakorttia, oli kiinnostunut mobiilimaksamisesta. Heistä lähes 12 % piti mobiililippua erittäin kiinnostavana vaihtoehtona ja todennäköisesti käyttäisi sitä.



Kuva 4.36 Mobiililipun kiinnostavuus sen mukaan, oliko vastaajalla matkakorttia.

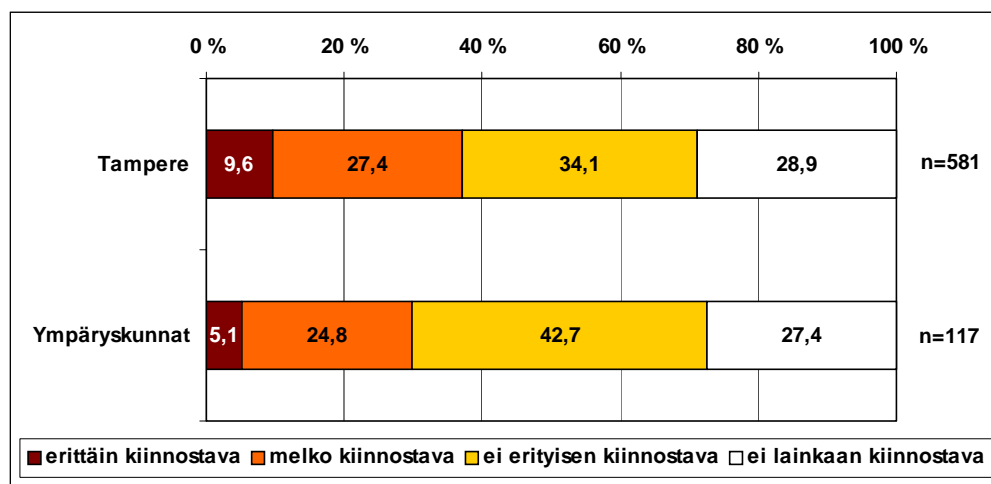
Suhtautuminen mobiililippuun muuttui paitsi iän, myös joukkoliikenteen käytön useuden mukaan. Mobiililippu kiinnosti sitä enemmän, mitä useammin joukkoliikennettä käytti. Päi-

vittain joukkoliikenteellä matkustavista 54 % oli kiinnostunut matkapuhelimella maksamisesta. Vastaava osuus satunnaisesti matkustavista oli 48 % ja harvoin matkustavista 46 %. Niistä auton haltijoista, jotka eivät käyttäneet joukkoliikennettä Tampereen seudulla ollenkaan, 29 % piti mobiililippua kiinnostavana.

### Matkakortin suoraveloitus

Matkakortin suoraveloituksessa matkustajan ei tarvitse erikseen huolehtia matkakortin laaamisesta. Kun edellinen arvo tai kausi on loppumassa kortilta, päivittyy siihen automaattisesti uusi arvo tai kausilippu matkustajan käyttäessä korttia seuraavan kerran. Lipun hinta veloitetaan suoraan matkustajan pankkitililtä. Suoraveloituksesta tehdään aina kirjallinen sopimus, ja matkustaja päättää haluaako hän korttiinsa suoraveloituksena arvoa vai kausilipun.

Matkakortin suoraveloituksesta oltiin Tampereella kiinnostuneempia kuin ympäryskunnissa. Kun tarkasteltiin kaikkia vastaajia, suoraveloitusta piti kiinnostavana vaihtoehtona 31 % tamperelaisista ja 27 % ympäryskuntien auton haltijoista. Kiinnostus oli kuitenkin jonkin verran suurempaa, kun tarkasteluun otettiin vain ne vastaajat, joilla oli jokin matkakortti. Tamperelaisista matkakortillisista auton haltijoista 10 % piti matkakortin suoraveloitusta erittäin kiinnostavana ja todennäköisesti käyttäisi sitä, mikäli mahdollisuus tarjoutuisi (kuva 4.37). 27 % heistä piti suoraveloitusta melko kiinnostavana ja voisi ehkä käyttää sitä. Ympäryskunnissa matkakortin suoraveloitusta piti erittäin kiinnostavana 5 % kyselyyn vastanneista matkakortillisista auton haltijoista ja 25 % heistä piti sitä melko kiinnostavana.



Kuva 4.37 Matkakortin suoraveloituksen kiinnostavuus Tampereella ja ympäryskunnissa. Tuloksissa ovat mukana vain ne vastaajat, joilla oli jokin matkakortti.

Ikäryhmien välillä oli eroja suhtautumisessa matkakortin suoraveloitukseen. Yli 64-vuotiaat suhtautuivat suoraveloitukseen muita ikäryhmiä myönteisemmin. Heistä 41 % piti sitä kiinnostavana vaihtoehtona. 18–29-vuotiaista vastaava osuus oli 37 % ja muissa ikäryhmissä 33–35 %. Suoraveloitusta erittäin kiinnostavana pitävien osuus kasvoi ryhmän iän kasvaessa. Nuorimmassa ikäryhmässä erittäin kiinnostuneita oli 5 % ja vanhimmissa ikäryhmissä 13 %. Toisaalta niiden osuus, jotka eivät pitäneet suoraveloitusta lainkaan kiinnostavana eivätkä varmasti käyttäisi sitä, oli nuorimmassa ikäryhmässä pienin (22 %) ja vanhimmassa ikäryhmässä suurin (38 %). Vanhimmassa ikäryhmässä oli siis eniten niitä, jotka olivat joko

erittäin kiinnostuneita tai ei lainkaan kiinnostuneita suoraveloitusmahdollisuudesta. 18–29-vuotiaiden ryhmässä puolestaan oli eniten niitä, joilla ei ollut selvää mielipidettä suoraveloituksesta. Ikäryhmäkohtaisissa tarkasteluissa on otettu huomioon vain ne vastaajat, joilla oli jokin matkakortti.

Matkakortin suoraveloituksen kiinnostavuutta tarkasteltiin myös sen suhteen, millä lippu-tyypillä vastaaja yleensä maksoi joukkoliikennematkansa. Niistä vastaajista, jotka maksoivat Tampereen kaupungin sisäiset joukkoliikennematkat yleensä jollain kausilipulla (30, 90 tai 180 vuorokauden kausiliput, työmatkalippu tai seutulippu), joka kymmenes piti suoraveloitusta erittäin kiinnostavana. Vastaava osuus arvolipulla maksavien keskuudessa oli hieman pienempi. Melko kiinnostuneita oli kausilipulla maksavista 36 % ja arvolipulla maksavista 27 %. Seudullisilla matkoilla käytetyn lipputyypin mukaan tarkasteltuna erot kausilippua ja sarjalippua käyttävien välillä olivat pienemmät kuin Tampereen sisäisillä matkoilla. Suoraveloituksesta oli kiinnostunut 36 % sarjalipulla seudulliset matkansa maksavista vastaajista ja 37 % seutulippua käyttävistä.

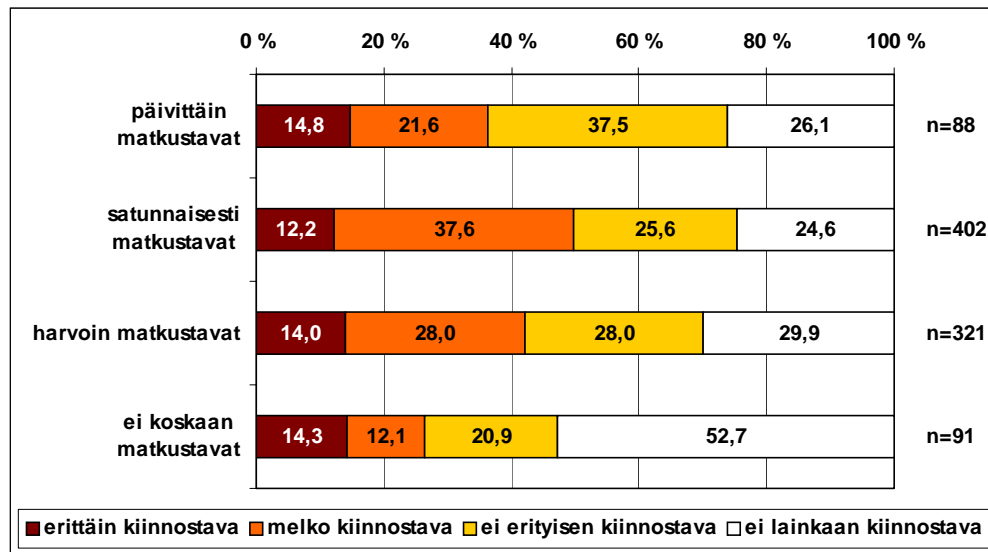
Joukkoliikennematkustuksen säännöllisyyden mukaan tarkasteltuna ei suoraveloituksen kiinnostavuudessa juuri ollut eroja. Vastaajista 8–9 % piti suoraveloitusta erittäin kiinnostavana ja todennäköisesti käyttäisi sitä riippumatta siitä, käyttäkö joukkoliikennettä päivittäin, satunnaisesti vai harvoin. Melko kiinnostuneiden osuus oli myös jokseenkin yhtä suuri kaikissa käyttäjäryhmissä, joten kiinnostuneiden yhteenlaskettu osuus oli joukkoliikenteellä matkustuksen säännöllisyydestä riippumatta 36–38 %. Suoraveloitus näyttäisikin siis houkuttelevan sekä paljon matkustavia kausilipulla maksavia että myös harvemmin matkustavia arvolipun käyttäjiä. Mukana lippu- ja käyttäjäryhmittäin tehdyissä tarkasteluissa otettiin huomioon vain ne vastaajat, joilla oli jokin matkakortti.

### **Etäisyystaksa**

Matkan pituudesta riippuvalla hinnalla tarkoitetaan etäisyystaksaa, jolloin matkan hinta määräytyy matkan pituuden mukaan. Matkustajan ei itse tarvitse tietää matkan pituutta, sillä matkakortti näytetään bussin lukijalaitteessa sekä ajoneuvoon noustaessa että siitä poistuttaessa. Laite laskee kuljetun matkan ja veloittaa kortilta oikean hinnan. Etäisyystaksa on tällä hetkellä käytössä seudullisessa liikenteessä Tampereen kaupunkiseudulla, mutta uutta olisi check in – check out -periaate eli matkakortin käyttäminen lukijalaitteessa myös bussista poistuttaessa. Tampereen sisäisessä liikenteessä muutos sen sijaan olisi suurempi, koska tällä hetkellä käytössä on tasataksa. Näin ollen lyhyemmät matkat kaupungin sisällä halpenisivat ja pidemmät kallistuisivat jonkin verran. Nykyisestä seudulla käytössä olevasta etäisyystaksasta poiketen uudessa taksajärjestelmässä samalla matkakortilla voisi maksaa matkat kaikissa seudun kunnissa matkan lähtö- ja määräpaikasta riippumatta.

Kyselyyn vastanneista tamperelaisista auton haltijoista etäisyystaksaa piti erittäin kiinnostavana 13 % ja melko kiinnostavana 30 %. Ympäryskuntien vastaajat suhtautuivat etäisyystaksaan tamperelaisia myönteisemmin. Heistä 19 % piti etäisyystaksaa erittäin kiinnostavana ja 33 % melko kiinnostavana. Etäisyystaksaan suhtautumiseen vaikutti vastaajan joukkoliikennematkustuksen säännöllisyys. Tamperelaisista autoilijoista etäisyystaksa kiinnosti vähiten niitä vastaajia, jotka eivät matkustaneet joukkoliikenteellä (kuva 4.38). Heistä yhteensä 26 % piti matkan pituudesta riippuvaa hinnoittelua erittäin tai melko kiinnostavana. Toiseksi vähiten etäisyystaksa sai kannatusta päivittäin matkustavien keskuudessa, sillä heistä 36 % piti etäisyystaksaa check in – check out -ominaisuksineen kiinnostavana. Etäisyystaksa

kiinnosti eniten satunnaisesti joukkoliikenteellä matkustavia tamperelaisia auton haltijoita, joista joka toinen piti kyseistä matkan hinnoittelutapaa kiinnostavana. Harvoin matkustavista 42 % oli kiinnostunut etäisyystaksasta.



Kuva 4.38 Etäisyystaksan kiinnostavuus joukkoliikenteen käyttäjäryhmittäin Tampereella.

Ympäryskunnissa suhtautuminen etäisyystaksaan vaihteli joukkoliikenteen käyttäjäryhmittäin lähes samalla tavoin kuin Tampereella. Niistä ympäryskuntien auton haltijoista, jotka eivät käyttäneet joukkoliikennettä Tampereen seudulla matkustaessaan, noin 40 % piti etäisyystaksaa kiinnostavana vaihtoehtona. Päivittäin matkustavien keskuudessa kiinnostuneiden osuus oli vajaan prosenttiyksikön verran pienempi kuin ei koskaan matkustavien keskuudessa. Satunnaisesti joukkoliikenteellä matkustavista 30 % piti etäisyystaksaa erittäin kiinnostavana ja 27 % melko kiinnostavana. Harvoin matkustavien keskuudessa kiinnostuneiden osuudet olivat 16 % ja 39 %.

#### 4.3.6 Vapaa palaute

Kyselylomakkeessa oli tilaa myös vapaalle Tampereen seudun joukkoliikennettä koskevalle palautteelle. Palautetta oli annettu yhteensä 459 lomakkeessa, jolloin palautetta antoi lähes kolmannes vastaajista. Taulukossa 4.9 on esitetty palautteiden lukumäärä ja osuus koko palautteen määrästä jaoteltuna sen mukaan, mitä aihetta palaute koski. Osa palautteista liittyi useampaan aiheeseen, minkä vuoksi niitä on taulukossa yhteensä 544.

Lippuihin ja matkakorttien lataamiseen liittyneet palautteet koskivat monessa tapauksessa Tampereen arvolippua. Se koettiin erittäin hyväksi ja tarpeita vastaavaksi lipputyypiksi satunnaisesti matkustavalle, ja sen toivottiin säilyvän lippuvalikoimassa jatkossakin. Toinen joukkoliikenteen lippuihin liittyvä monessa kyselylomakkeessa annettu palaute koski eläkeläisten arvolipun alennusaikaa. Sitä toivottiin pidennettävän sekä aamusta että iltapäivästä tai aikarajoitus toivottiin poistettavan kokonaan. Muita toiveita olivat esimerkiksi vaihtoehtoisuuden pidentäminen Tampereen sisäisessä liikenteessä yhdestä tunnista kahteen tuntiin. Lisäksi toivottiin, että matkakorttia voisi käyttää useampiin tarkoituksiin, esimerkiksi pysäköintimaksujen maksamiseen. Erityistä kiitosta annettiin muun muassa lastenvaunujen kanssa ilmaiseksi matkustamisesta.

Taulukko 4.9 Palautteiden aiheet ja määrät.

Palautteen aihe	Palautteiden lukumäärä	Osuus, %
Liput ja korttien lataaminen	129	23,7
Linjat ja aikataulut		
Tampereen sisäiset	102	18,8
Seudulliset	60	11,0
Kuljettajapalvelut	41	7,5
Kalusto ja pysäkit	24	4,4
Raideliikenne	19	3,5
Bussikaistat ja muut etuudet	10	1,8
Muu palaute	62	11,4
Kyselyyn ja lomakkeeseen liittyvä palaute	97	17,8
<b>Yhteensä</b>	<b>544</b>	<b>100,0</b>

Sekä Tampereen sisäisen että seudullisen joukkoliikennematkustuksen hintataso nousi useissa palautteissa esiin, ja monet vastaajat toivoivat edullisempia lippuja. Seudulliseen matkustukseen toivottiin muun muassa Tampereen arvolipun tyyppistä lippua. Seutulippua pidettiin liian kalliina ja joustamattomana satunnaisesti matkustavalle. Toiveena oli myös seutulippu, joka olisi voimassa vain arkipäivisin ja olisi siten nykyistä seutulippua edullisempi.

Joukkoliikenteen linjatarjonta ja vuorotiheys saivat sekä kiitosta että parannusehdotuksia. Kiitosta annettiin monista yksittäisistä linjoista ja niiden reiteistä. Monessa palautteessa mainittiin kielteisenä ilmiönä eri linjojen bussien peräkkäin ajo, joka heikentää matkustajan kokemaa vuorovälitarjontaa. Vastaajien mukaan monta eri reittien bussia ajaa usein reittien yhteisiä osia peräkkäin samoille alueille, minkä jälkeen on pitkä väli ennen seuraavan bussin tuloa. Muita linjoihin liittyviä toiveita olivat muun muassa poikittaisliikenteen lisääminen Tampereella sekä yksittäisten linjojen reitti- ja aikataulumuutokset. Erityisesti seudulliseen liikenteeseen toivottiin lisää linjoja ja tiheämpää vuoroväliä varsinkin aamu- ja iltaruuhkien aikaan.

Linja-auton kuljettajat eivät saaneet auton haltijoilta erityisen hyvää palautetta, tosin kuljettajapalvelut mainitsi palautteessaan alle 3 % kaikista kyselyyn vastanneista. Kuljettajien toivottiin olevan ystävällisempiä ja palveluasenteeltaan myönteisempiä. Myös kuljettajien ajotapaa kritisoitiin, sillä monien mielestä kuljettajat ajavat liian kovaa. Muutamissa palautteissa kuljettajat saivat myös myönteistä palautetta.

Joukkoliikenteen kalustoon ja pysäkkeihin esitettiin monia kehittämistoimenpiteitä. Enimmäkseen toivottiin lisää matalalattiabusseja sekä katoksia pysäkeille. Hyvänä palveluna mainittiin muun muassa keskustan pysäkkien aikataulunäytöt. Joukkoliikenteen nopeuttamiseksi toivottiin enemmän bussikaistoja ja niiden käytön valvontaa. Lisäksi palautetta annettiin raideliikenteen kehittämisestä.

Kyselytutkimuksesta ja lomakkeesta annettiin myös melko paljon palautetta. Uusien lippuvaihtoehtojen tarjoamista pidettiin tärkeänä, mutta tarjolla olevia vaihtoehtoja myös kritisoitiin. Lisäksi kyselylomakkeissa oli usein selitetty omia kulkutapavalintoja eli miksi vastaaja ei voi tai halua käyttää joukkoliikennettä.



## 4.4 Ryhmäkeskustelut

### 4.4.1 Keskusteluryhmät

Auton haltijoille suunnatun kyselytutkimuksen tulosten täsmentämiseksi järjestettiin kolme täydentävää ryhmäkeskustelua, joiden tarkoituksena oli tarkentaa kyselytutkimuksessa saatuja tuloksia lippujen soveltuvuudesta satunnaisesti matkustavien käyttöön. Keskustelutilaisuuksien osallistujat edustivat eri väestöryhmiä, jotka olivat opiskelijat, eläkeläiset ja työssäkäyvät. Osallistujat olivat autollisia Tampereen kaupunkiseudun asukkaita, jotka käyttävät joukkoliikennettä satunnaisesti tai harvoin. Keskustelijoita kussakin ryhmässä oli 7–8. Tilaisuudet järjestettiin Tampereen teknillisellä yliopistolla ja ne kestivät noin 1,5 tuntia. Keskusteluryhmät ja tilaisuuksien ajankohdat on esitetty taulukossa 4.10.

*Taulukko 4.10 Keskusteluryhmät ja niiden ajankohdat.*

Keskusteluryhmä	Ajankohta
Autolliset opiskelijat	5.9.2007
Autolliset eläkeläiset	7.9.2007
Autolliset työssäkäyvät	10.9.2007

Keskustelutilaisuuksissa osallistujille esiteltiin ensin lyhyesti tutkimus ja sen tavoitteet. Tämän jälkeen ryhmälle esiteltiin osa kyselytutkimuksessa esitetyistä lipputyypeistä, jotka olivat matkustuspäiviin oikeuttava lippu, matkoihin oikeuttava lippu, tapahtumalippu ja kimpalippu. Autoilevien eläkeläisten ryhmässä keskusteltiin myös kello 9 -lipusta. Ryhmäkeskusteluissa esitelty lipputyypit ja niiden hinnoittelu on esitetty liitteessä 5. Lisäksi osallistujille esiteltiin uusista maksutapavaihtoehdoista matkakortin nettilataus ja suoraveloitus sekä autoilevien opiskelijoiden ryhmässä mobiililippu. Lyhyen esittelyn jälkeen keskusteltiin eri lipputyyppeiden ja maksutapojen hyvistä ja huonoista puolista sekä niiden toteuttamismahdollisuuksista.

### 4.4.2 Uudet lipputyypit

#### Kausiliput

Matkustuspäiviin oikeuttava lipputyypit herätti kiinnostusta kaikissa keskusteluryhmissä. Lipun arvioitiin sopivan joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävien tarpeisiin erittäin hyvin. Lippu sopisi esimerkiksi sellaisille, jotka kulkevat matkansa yleensä autolla, mutta joinain päivinä on mahdollisuus käyttää bussia. Tällöin kokonaiseen matkustuspäivään oikeuttava lippu olisi arvolippua edullisempi ja kannustavampi vaihtoehto.

Lipun voimassaoloajasta keskustelijat olivat jokseenkin eri mieltä. Toisten mielestä kolme kuukautta voimassa oleva 30 matkustuspäivän lippu olisi hyvä, koska matkustuspäivän hinta olisi tällöin edullisin. Toisaalta houkuttelevana pidettiin myös puoli vuotta voimassa olevaa 20 matkustuspäivän lippua, vaikka matkustuspäivän hinta olisi jonkin verran korkeampi. Osa keskustelijoista puolestaan piti puolen vuoden voimassaoloaikaa liian pitkänä, jolloin jäljellä olevan voimassaoloajan muistaminen voisi olla vaikeaa.

Keskusteluryhmissä nousi esiin ajatus matkustuspäiviin oikeuttavasta lipusta, jonka voimassaoloaikaa ei olisi rajattu. Matkakortille voisi ladata valitsemansa määrän matkustuspäiviä, jotka voisi käyttää nykyisen arvolipun tapaan ilman vanhenemisen uhkaa. Lisäksi tähän voisi liittää alennuksia. Matkustuspäivä voitaisiin hinnoitella siten, että matkustuspäivän hinta olisi sitä edullisempi, mitä enemmän matkakortille lataisi kerralla matkustuspäiviä.

Opiskelijat pitivät matkustuspäiviin oikeuttavalle lipulle esitettyjä hintoja kalliina. Tämä on ymmärrettävää, kun otetaan huomioon opiskelijoiden arvolipun hinta. Opiskelijat myös arvioivat, että lipun kokonaishinta ei saisi nousta liian korkeaksi. Kaikilla matkustajilla ei välttämättä ole mahdollisuutta sitoa joukkoliikennelippuun kerralla kovin suurta rahamäärää. Kolme kuukautta voimassa olevalla lipulla matkustuspäivän hinta olisi edullinen, mutta pidemmän voimassaoloajan lippujenkin hintaa pidettiin kohtuullisena. Matkustuspäiviin oikeuttavalla lipulla tehtyjen matkojen hinta olisi joka tapauksessa arvolippua edullisempi jo kahden matkan jälkeen.

Lipun haltijakohtaisuus arvioitiin erittäin tärkeäksi ominaisuudeksi. Työssäkäyvien ryhmässä esiin nostettiin myös mahdollisuus hankkia matkustuspäiviin oikeuttava lippu työsuhdelippuna. Eläkeläisten ryhmässä lippua ehdotettiin perhekohtaiseksi, jolloin koko perhe voisi matkustaa samalla lipulla.

Osa keskustelijoista koki matkustuspäiviin oikeuttavan lipun epäselvänä. Lipputyypin käyttäminen vaatisi joukkoliikennematkustuksen suunnittelua etukäteen, jotta lipusta saisi mahdollisimman suuren hyödyn. Toisaalta osallistujia epäilytti myös jäljellä olevien matkustuspäivien ja lipun voimassaoloajan muistaminen. Jos matkustuspäiviä jäisi käyttämättä lipun voimassaoloajan päätyttyä, saisi matkustaja joukkoliikenteestä kielteisen mielikuvan. Toisaalta keskustelijat arvioivat, että rajoitettu voimassaoloaika kannustaisi käyttämään jo hankitun lipun loppuun.

Yksittäisiin matkoihin oikeuttava lipputyyppi kiinnosti keskustelijoita jonkin verran vähemmän kuin matkustuspäiviin oikeuttava lipputyyppi. Toisaalta matkoihin oikeuttavaa lippua pidettiin selkeämpänä vaihtoehtona. Lippu toimisi kuten arvolippu, eikä matkustamista tarvitsisi suunnitella etukäteen. Lippu sopisi myös sellaisille, jotka kulkevat esimerkiksi toisen työmatkan jonkun toisen kyydissä henkilöautolla ja tarvitsevat joukkoliikennelipun vain yhtä matkaa varten.

Matkoihin oikeuttavalle lipulle esitettyjä hintoja keskustelijat pitivät melko korkeina. Jotta voimassaoloajaltaan rajoitettu lippu olisi nykyistä arvolippua houkuttelevampi, tulisi hintojen olla selvästi edullisemmat. Seudullisena lippuna matkoihin oikeuttava lipputyyppi koettiin kiinnostavammaksi kuin Tampereen sisäisenä lippuna, ja seudulliset hinnat arvioitiin myös kilpailukykyisemmiksi.

Matkoihin oikeuttavan lipun huonoiksi puoliksi nousivat samat asiat kuin matkustuspäiviin oikeuttavan lipun kohdalla. Lipun voimassaoloajan ja tehtyjen matkojen lukumäärän muistaminen arvioitiin hankalaksi. Lisäksi käyttämättä jääneet matkat tuottaisivat matkustajalle pettymyksen, joka ei ehkä houkuttelisi ostamaan uutta lippua. Matkoihin oikeuttavaan lipputyyppiin esitettyjä kehitysehdotuksia olivat lähinnä edullisemmat hinnat, pidempi tai rajoittamaton voimassaoloaika sekä matkustajan itse valitsema matkamäärä.

Eläkeläisten ryhmässä keskusteltiin myös kello 9 -lipusta, joka ei herättänyt osallistujissa suurta kiinnostusta. Keskustelijat eivät ylipäänsä pitäneet kellonaikoihin sidotuista matkustusrajoituksista. Myös eläkeläisillä on matkustustarpeita silloin tällöin aamuisin, jolloin aamuruuhkan ulkopuolella olevan lipun lisäksi olisi maksettava kertamaksu tai arvolippu.

### **Tapahtumalippu ja kimppalippu**

Tapahtumalippua pidettiin erittäin kiinnostavana kaikissa keskusteluryhmissä. Etuina nähtiin edulliset joukkoliikennematkat, ruuhkien väheneminen ja vapautuminen auton käytöstä (muun muassa pysäköintipaikan etsiminen ja siitä maksaminen). Lipun hintatasosta oltiin jokseenkin yhtä mieltä kaikissa ryhmissä. Pääsylippujen nykyisiin hintoihin sallittaisiin 0,50–1 euron korotus, jos lippu oikeuttaisi myös joukkoliikennematkoihin. Tämä hinta oltaisiin valmiita maksamaan riippumatta siitä tekisikö matkat joukkoliikenteellä vai ei. Osa keskustelijoista olisi valmis maksamaan lipusta hieman enemmänkin, kunhan hinta ei ylittäisi arvolipulla maksettujen matkojen yhteishintaa.

Tapahtumalipun toteutustapa herätti kysymyksiä. Lipun näyttäminen joukkoliikennevälineissä tulisi olla yksinkertaista ja nopeaa. Tapahtumalipun hankkiminen ennakoon ei myöskään saisi muodostua esteeksi. Teatteri- ja konserttiliput hankitaan yleensä etukäteen, mutta esimerkiksi jääkiekko-otteluiden pääsyliput ostetaan usein vasta tapahtumapaikalla. Tällöin toinen lipun joukkoliikennematkoista jäisi hyödyntämättä. Erääksi tapahtumalipun toteuttamistavaksi toivottiinkin lipun tilaamista ja tulostamista itse internetistä. Keskusteluissa esiin nousi myös tapahtumalipun voimassaoloaika. Osallistujien mukaan sen tulisi olla muutamia tunteja ennen ja jälkeen tapahtuman.

Tapahtumalipussa nähtiin myös mahdollisuuksia joukkoliikenteen käyttöön tutustumiseen. Tapahtumalipun myötä joukkoliikennettä käyttäisivät myös monet sellaiset, joilla ei ole matkakorttia ja jotka eivät yleensä käytä joukkoliikennettä. Kokemukset onnistuneesta matkasta voisivat kannustaa käyttämään joukkoliikennettä myös muilla matkoilla ja hankkimaan vaikkapa jonkin satunnaismatkustajalle suunnatun lipun.

Keskustelijat eivät pitäneet kimppalippua yhtä houkuttelevana kuin tapahtumalippua. Kimppalipun ideaa pidettiin periaatteessa hyvänä, mutta vain harva osallistuja arvioi todennäköisesti käyttävänsä sitä. Lisäksi käyttö jäisi korkeintaan muutama kertaan vuodessa. Lippua voisi käyttää esimerkiksi silloin, kun on ulkopaikkakuntalaisia vieraita kylässä. Heille voisi antaa kimppalipun, jolloin kaikkien ei tarvitsisi ostaa kertalippua. Tällaisissa tapauksissa voisi olla hyvä, että lippuja voisi ostaa etukäteen.

Kimppalipun hintaa pidettiin korkeana varsinkin Tampereen sisäisessä liikenteessä. Lisäksi lipun hintaan lisättävä yövuorolisä yöaikaan matkustettaessa vähensi kiinnostusta lipputyypistä kohtaan. Seudullisena lippuna hinta hyväksyttiin paremmin, tosin silloinkin yöaikaan matkustamisen hinta herätti kysymyksiä. Myös kimppalipulla matkustavan ryhmän koko epäilytti osallistujia. Harvemmin ryhmän koko on juuri neljä henkilöä, jolloin lipun hinta muodostuu joko liian kalliiksi tai on ostettava useita lippuja. Kimppalippu koettiin joustamattomaksi myös sen vuoksi, että kaikkien lipulla matkustavien on nouseva bussiin samalta pysäkiltä.

Kimppalipun huonoiksi puoliksi arvioitiin maksutapahtuman mahdollinen hidastuminen ajoneuvoissa, kun kuljettajan pitäisi laskea matkustajat ja tarvittaessa opastaa oikean lippu-

tyypin valinnassa. Lisäksi keskusteluissa nousi esiin kimpupalipun eräänlaisen väärinkäytön mahdollisuus. Jos lippu olisi riittävän edullinen, voisivat toisilleen tuntemattomat samalta pysäkiltä bussiin nousevat ostaa yhteisen kimpupalipun.

### **Muut keskusteluissa esiin nousseet aiheet**

Ryhmissä keskusteltiin myös erilaisista joukkoliikennematkustuksen kannustejärjestelmistä. Keskustelijat arvioivat, että soveltuvat kannustejärjestelmät voisivat houkutella joitain matkustajia käyttämään joukkoliikennettä useammin. Järjestelmiä pidettiin kuitenkin myös vaivalloisina. Keskusteluissa arvioitiin, että kannusteiden tulisi kytkeytyä suoraan matkaan hintaan, jolloin matkustaja saisi matkustaa sitä edullisempaan hintaan, mitä useammin hän käyttäisi joukkoliikennettä.

Eläkeläisten ryhmässä esille nousivat erilaiset lippujen aikarajoitukset. Eläkeläiset toivoivat, että 65 vuotta täyttäneiden arvolipun alennusaikaa, joka tällä hetkellä on kello 9–14, laajennettaisiin kattamaan koko vuorokauden. Keskustelussa arvioitiin, että eläkeläiset osaavat muutenkin välttää joukkoliikenteen ruuhkaisia ajankohtia, joten alennusajan rajaaminen ei heidän mielestään ole perusteltua. Lisäksi osallistujat ehdottivat, että 65 vuotta täyttäneiden alennus myönnettäisiin kaikille eläkeläisille iästä riippumatta.

Myös opiskelijoiden ryhmässä keskusteltiin arvolipun aikarajoista. Ryhmässä ehdotettiin, että arvolippu voisi olla edullisempi ilta-aikaan ja kalliimpi päivisin. Keskustelijat olivat myös tietoisia Turussa käytössä olevasta Fifty-Fifty -lipusta eli arvolipun ja kausilipun yhdistelmästä ja pitivät sitä kiinnostavana.

#### *4.4.3 Maksutavat*

Matkakortin nettilatausta pidettiin erittäin houkuttelevana vaihtoehtona jokaisessa ryhmässä. Vaikka matkakortin latauspaikkoja on paljon ja useimmilla sellainen sijaitsee melko lähellä kotia, koettiin kortin lataaminen kotona vaivaa ja aikaa säästäväksi. Matkakortin voisi ladata samalla, kun hoitaa monia muita asioita internetissä, esimerkiksi maksaa laskuja.

Suoraveloitus jakoi osallistujien mielipiteet. Osa piti sitä hyvänä ja kiinnostavana vaihtoehtona, kun taas osa ei käyttäisi sitä. Suoraveloitusta pidettiin hyvänä esimerkiksi sellaisille matkustajille, jotka käyttävät matkakorttiaan harvoin eivätkä siten välttämättä muista sille ladatun arvolipun saldoa. Toisaalta suoraveloitus sopisi myös päivittäin matkustaville, jotka lataavat korttiaan usein. Suoraveloitukselle nähtiin enemmän tarvetta ympäryskunnissa, joissa matkakortin latauspaikkoja ei ole yhtä kattavasti kuin Tampereella.

Arvolipun suoraveloituksessa matkustajan tulisi itse saada päättää saldoraja, jonka alittumisen jälkeen kortille latautuu uusi lippu. Raja voisi olla esimerkiksi viisi tai vaikkapa nolla euroa. Keskusteluissa tuli esiin myös suoraveloituksen soveltuvuus taloudelliselta tilanteeltaan erityyppisille matkustajille. Esimerkiksi opiskelijoilla saattaa tiettyinä aikoina olla hyvinkin vähän rahaa käytettävissään, jolloin matkakortin suoraveloitus voisi aiheuttaa heille turhia ongelmia.

Opiskelijoiden ryhmässä keskusteltiin myös mobiililipusta eli matkakortin korvaamisesta matkapuhelimessa olevalla sirulla. Se ei kuitenkaan herättänyt osallistujissa kiinnostusta.

Mobiililippu koettiin jokseenkin turhaksi ja monet ilmoittivat pitävänsä puhelimen ja matkakortin mieluiten erillään.

Eräänä maksutapavaihtoehtona keskusteluryhmissä esitettiin myös joukkoliikennematkustuksen maksamista jälkikäteen sen sijaan, että matkustaja ostaa lipun ennen matkaa. Vertailukohteena mainittiin useimmat matkapuhelinliittymät, joissa matkapuhelimen käytöstä laskutetaan vasta jälkikäteen. Matkustaja voisi matkustaa joukkoliikenteellä tarpeensa mukaisesti, ja matkoista olisi maksettava vasta myöhemmin. Tällöin myös hinnan porrastaminen käytön mukaan olisi mahdollista: mitä enemmän matkustaisi tiettyä aikana, sitä edullisemmaksi matkan hinta muodostuisi. Laskutusväli voisi olla esimerkiksi kuukausi.

#### 4.5 Asiantuntijahaastattelut

Tutkimuksessa haastateltiin Matkahuollon ja YTV:n lippujärjestelmäasiantuntijoita, joilta pyydettiin arviota kyselytutkimuksessa esitettyjen lipputyyppeiden toteuttamismahdollisuuksista sekä näkökulmia muiden satunnaisia matkustajia kannustavien lippuvaihtoehtojen kehittämiseksi. Haastatteluissa keskusteltiin muun muassa lipputyyppeiden käytännön toteutuksesta, lipputyyppeiden kiinnostavuudesta sekä niiden markkinointiin liittyvistä asioista. Asiantuntijat myös kertoivat esimerkkejä käytössä olleista ja valikoimista poistetuista lipputyypeistä sekä erilaisten lipputyyppeiden kokeiluista. Lisäksi haastatteluissa keskusteltiin kyselyssä esitetyistä maksutapavaihtoehdoista.

Matkahuolto Oy:n näkökulmasta kyselyssä esitetyt lipputyypit voitaisiin ottaa lähes sellaisenaan käyttöön. Ajoneuvojen rahastusjärjestelmien tulisi olla yhdenmukaiset, jotta esimerkiksi tiettyyn vuorokaudenaikaan tai tiettyinä vuorokausina voimassa olevia lippuja voitaisiin käyttää. Tämänäyttypiset liput edellyttävät rahastusjärjestelmiin päivämäärälaskuria ja tarkkaa kellonaikatietoa. Lähinnä lippujen hinnoitteluun voidaan tarvita muutoksia.

Liikenne- ja viestintäministeriön päätöksellä valtion tuki on suunnattu ensisijaisesti säännölliseen työmatkaliikenteeseen, minkä vuoksi kaikille seudullisille lipputyypeille ei ole mahdollista saada tukea. Tuki on myös rajattu henkilökohtaisiin lipputyyppeihin, jolloin haltijakohtaisia lippuvaihtoehtoja ei ole ollut mielekästä kehittää. Joukkoliikenteen tuki on rajoittanut aikaisempiakin lipputyyppeiden kokeiluja ja uusien lippujen kehittämistä. Muun muassa kolme kuukautta voimassa olevaa 30 matkustuspäivän lippua on suunniteltu, mutta toistaiseksi se ei ole saanut hyväksyntää liikenne- ja viestintäministeriössä. Uudet lipputyypit tulisi suunnitella siten, etteivät ne vähentäisi olemassa olevien lipputyyppeiden – erityisesti seutulipun – saamaa tukea. Uusia lipputyyppejä tulisi kuitenkin kokeilla ja kehittää, jotta saataisiin kokemuksia matkustajien toiveista ja uusien lippuvaihtoehtojen vaikutuksesta matkustukseen. Pääsääntöisesti lippujärjestelmien kehittämisessä on tavoitteena yksinkertainen lippuvalikoima, joka olisi hyvin niin matkustajien kuin eri toimijoidenkin hallittavissa. Niinpä monilla kaupunkiseuduilla lippuvalikoimaa on karsittu ja tuki on pyritty kohdentamaan muutamiin suosituimpiin lipputyyppeihin. Myös erilaisia bonus- ja kanta-asiakasjärjestelmiä on pohdittu, mutta niistä on toistaiseksi luovuttu.

Hinta on olennainen tekijä uusien lippujen suunnittelussa ja sillä voidaan ohjata matkustusta hyvin paljon. Hintajouaston arvona on Matkahuollon laskelmissa yleensä käytetty arvoa -0,3. Tarjoamalla edullisia ja yksinkertaisia lippuvaihtoehtoja voidaan matkustusta lisätä. Seutulippu on Matkahuollon suosituin lipputyyppi, joka on lisännyt matkustajamäärää monilla

kaupunkiseuduilla. Erityisesti kaupunkiseuduilla, joilla on pitkät välimatkat, seutulippu on edullinen vaihtoehto päivittäiseen matkustukseen. Seutulippu onkin tällä hetkellä kaikkein edullisin ja toimivin vaihtoehto seudulliseen matkustukseen. Se ei kuitenkaan palvele satunnaisen matkustajan tarpeita. Tässä kohdataan jälleen lippujen hinnoitteluun liittyvä ongelma: juuri satunnaisille matkustajille tarkoitettuihin lippuihin ei myönnetä tukea, jolloin niiden hintoja on vaikea saada houkutteleviksi.

YTV-alueella eli Helsingissä, Vantaalla, Espoossa ja Kauniaisissa joukkoliikenteen paras lippuvaihtoehto satunnaiselle matkustajalle on tällä hetkellä arvolippu. YTV:n asiantuntijoiden mukaan lippua ei ole kuitenkaan ehkä hyödynnetty tarpeeksi, sillä lippu mahdollistaisi monia eri vaihtoehtoja erityyppisille matkustajille. Arvolippu on yksinkertainen ja selkeä, mutta mahdollistaisi esimerkiksi erilaisen hinnoittelun kellonajan mukaan. Arvolipulla matkustavan maksama lipun hinta on nykyisin melko korkea esimerkiksi kausilippuun verrattuna.

Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen taksajärjestelmää ollaan lähivuosina uusimassa ja uusi järjestelmä on tarkoitus ottaa käyttöön vuoteen 2014 mennessä. Järjestelmästä ei ole vielä tehty päätöksiä, mutta siihen liittyy monia, osin ristiriitaisiakin tavoitteita ja vaatimuksia. Yleisesti ottaen pyritään mahdollisimman yksinkertaiseen järjestelmään. Taksajärjestelmän vaihtoehtoina ovat lähinnä etäisyysperusteinen ja vyöhykeperusteinen järjestelmä, joista jälkimmäinen on todennäköisempi juuri yksinkertaisuuden vuoksi. Mobiililippu, eli joukkoliikennematkan maksaminen matkapuhelimessa olevan sirun avulla, mahdollistunee lähivuosina. Uusi rahastusjärjestelmä sisältää valmiudet mobiililippuun ja mobiilimaksamisen yleistymisen riippuu eniten sopivien puhelinmallien yleistymisestä. Eräs muutos uudessa rahastusjärjestelmässä voisi lisäksi olla se, etteivät ajoneuvojen kuljettajat enää myisi kertalippuja.

Pyrkimys yksinkertaiseen lippujärjestelmään on YTV:n asiantuntijoiden mukaan vaikuttanut uusien lipputyyppeiden kehittämiseen ja vanhoista luopumiseen. Tämän tutkimuksen kyselyssä esitetyjä aikarajoitteisia lippuja (esimerkiksi vapaa-ajan ja viikonlopun kausiliput) pyritään välttämään juuri yksinkertaisuuden säilyttämiseksi. Tällä hetkellä YTV-alueella onkin voimassa lähinnä vain yksi aikarajoitus, eli yötaksa kello 2.00–4.30. Myös tämän tutkimuksen kyselyssä esitetyn tapahtumalipun kaltaisia lippuja ei suosita. Monet erilaiset kisapassit ja vastaavat erikoisliput ovat pahimmillaan aiheuttaneet konflikteja liikennevälineissä, kun tieto lippujen kelpoisuudesta ei ole saavuttanut kaikkia kuljettajia. Ongelma korostuu suurilla kaupunkiseuduilla, joissa kuljettajia on paljon ja näin ollen myös tiedonkulussa voi esiintyä katkoksia.

Joukkoliikenteen käyttöön kannustavista bonusjärjestelmistä on keskusteltu ja varauduttu niiden kehittämiseen tulevana vuosina. Suurin syy kannuste- ja bonusjärjestelmien puuttumiseen on ollut pyrkimys yksinkertaiseen ja selkeään järjestelmään. YTV-alueella on keskitytty hyvään palvelutasoon ja kohtuulliseen hintatasoon esimerkiksi erilaisten bonusjärjestelmien sijaan. Joukkoliikennematkustajat ovatkin keskimäärin tyytyväisiä lippuvalikoimaan ja lippujen hinnoitteluun. On kuitenkin todennäköistä, että sopivalla tavalla kannustavalle lipputyypille voisi olla kysyntää erityisesti satunnaisesti matkustavien ryhmässä. Nykyisestä arvolipusta olisi mahdollista kehittää hinnoittelultaan kannustavampi lipputyyppe. Tällä hetkellä arvolipulla maksettaessa lipun hinta on aina sama, mutta tässä lipputyypissä voisi olla huomattavasti potentiaalia pohdittaessa uusia kannustavia lippuvaihtoehtoja. Arvolippukin

voisi sisältää matkojen määrään sidottuja porrastuksia, jolloin hinta alenisi esimerkiksi tehtyjen matkojen määrän mukaan.

YTV-alueella on ollut käytössä monia erityyppisiä lippuvaihtoehtoja, joista osa on poistettu käytöstä. Tällaisia ovat esimerkiksi kimppalippu ja päiväarvolippu. Kimppalippu oli ryhmälle tarkoitettu, ostohetkestä 24 tuntia voimassa oleva yhteislippu. Lipulla sai matkustaa enimmillään 6 henkilöä, joista kuitenkin korkeintaan 2 aikuisia. Päiväarvolippu ei ollut oma lipputuote, vaan tavallinen arvolippu, jolta veloitettiin alhaisempi maksu arkipäivisin kello 9–14 välisenä aikana. Alennus oli arvolipusta riippuen 0,20–0,30 euroa. Kimppalipun ja päiväarvolipun poistamiseen oli useita syitä. Kimppalipulla matkustavien laskeminen liikennevälineissä oli jokseenkin hankalaa, varsinkin jos lipulla matkusti suurin sallittu ryhmä eli kuusi henkilöä. Matkustajien määrää ei kirjattu ylös, joten tilastoissa näkyivät vain ostetut liput, ei matkustajien lukumäärä. Kimppalipun käyttäjiä oli melko vähän, tosin käyttäjät pitivät lippua hyvänä vaihtoehtona ja olivat pettyneitä sen poistamiseen. Päiväarvolipun poistamiseen vaikuttivat muun muassa taloudelliset syyt. Päiväarvolipulla pyrittiin vähentämään aamuruuhkaa tarjoamalla edullisempaa lippua ruuhka-ajan ulkopuolella, minkä kuitenkin arvioitiin jääneen toteutumatta. Myös tämän lipun poistaminen valikoimasta toi matkustajilta paljon palautetta.

Joukkoliikenteen markkinoinnissa sekä Matkahuollon että YTV:n asiantuntijat painottavat joukkoliikenteeseen liittyvien perustekijöiden tärkeyttä ennen uusien lippujen markkinointia. Ensimmäinen on varmistuttava, että voidaan tarjota tasokkaat ajoneuvot, pysäkit ja muu joukkoliikenteen infrastruktuuri sekä riittävä vuoroväli ja edulliset liput. Vasta tämän jälkeen voidaan keskittyä markkinoimaan joukkoliikennettä ja pohtimaan markkinoinnin keinoja ja kohde-ryhmiä. Markkinoinnissa tulisi keskittyä ”joukkoliikenteen käytön alkeisiin”, varsinkin satunnaiskäyttäjien ollessa kohderyhmänä. Monella autoilijalla voi olla hyvinkin suuri kynnys tehdä matka joukkoliikenteellä, mikäli sitä ei ole aiemmin käyttänyt. Tämän vuoksi itse joukkoliikennejärjestelmän tulisi olla mahdollisimman yksinkertainen, mutta tätä tulisi myös korostaa markkinoinnissa. Lisäksi joukkoliikenteen käsitteitä olisi hyvä selventää. Esimerkiksi käsitteiden ”arvolippu”, ”haltijakohtainen” ja ”yhteistariffiliikenne” todellinen merkitys jää usein joukkoliikenteen kanta-asiakkaillekin epäselväksi.

## 5 SUOSITUKSET

### 5.1 Lippuvalikoiman kehittäminen

Auton haltijoille suunnatun postikyselyn tulokset sekä käydyt ryhmäkeskustelut osoittivat, että satunnaismatkustajille suunnatuille joukkoliikenteen lipputyypeille on tarvetta. Seudullisessa liikenteessä tarve on selvästi suurempi kuin keskustaupungissa. Pyrkimys mahdollisimman selkeään ja yksinkertaiseen lippuvalikoimaan rajoittaa kuitenkin valikoimaan lisättävien uusien lipputyypien määrää.

#### Matkustuspäiviin oikeuttava lipputyyppi

Kyselytutkimuksessa matkustuspäiviin ja matkoihin oikeuttavat lipputyypit olivat auton haltijoiden mielestä kiinnostavimmat lipputyypit. 30 yksittäisen matkan lipusta kiinnostuneiden osuus oli tamperelaisten auton haltijoiden keskuudessa hieman suurempi kuin kokonaisuudessaan matkustuspäiviin oikeuttavasta lipusta kiinnostuneiden osuus, mutta virhemarginaalit huomioon ottaen ero on pieni. Kyselyyn vastanneet ympäryskuntien auton haltijat pitivät matkustuspäiviin oikeuttavaa lipputyyppiä kiinnostavimpana. Kun kyselyyn osallistuneita auton haltijoita pyydettiin valitsemaan kolme itselleen sopivinta lipputyyppiä ja nämä vastaukset pisteytettiin, oli tamperelaisten auton haltijoiden vastauksissa ero yksittäisiin matkoihin ja kokonaisuudessaan matkustuspäiviin oikeuttavien lippujen välillä merkityksetön. Ympäryskuntien auton haltijoiden vastausten perusteella sen sijaan matkustuspäiviin oikeuttava lipputyyppi oli pisteytyksen mukaan selvästi suosituin, ja ero matkoihin oikeuttavaan lipputyyppiin oli huomattava. Ryhmäkeskusteluissa matkustuspäiviin oikeuttavaa lipputyyppiä pidettiin kiinnostavampana kuin yksittäisten matkojen lippua.

Tulosten perusteella sekä matkoihin että matkustuspäiviin oikeuttavat lipputyypit herättivät jokseenkin yhtä paljon kiinnostusta auton haltijoiden keskuudessa. Koska joukkoliikenteen lippuvalikoimassa niin Tampereella kuin monissa muissakin kaupungeissa on jo arvolippu, ei ole perusteltua lisätä lippuvalikoimaan arvolipun kaltaista yksittäisiin matkoihin oikeuttavaa lipputyyppiä. Vain hieman edullisempi matkan hinta rajoitetun voimassaoloajan kustannuksella ei ehkä kannustaisi joukkoliikenteen käytön lisäämiseen samalla tavoin kuin matkustuspäiviin oikeuttavan lipputyypin voidaan olettaa tekevän. Lisäksi matkustajat voisivat sekoittaa matkoihin oikeuttavan lipputyypin arvolippuun. Seudulliseen liikenteeseen matkoihin oikeuttava lipputyyppi sopisi paremmin, mutta lippuvalikoiman selkeyden vuoksi tämän tutkimuksen tuloksina suositellaan samoja lipputyyppejä sekä seudulliseen että kaupungin sisäiseen liikenteeseen.

Erityisesti satunnaismatkustajille suunnattua matkustuspäiviin oikeuttavaa lipputyyppiä suositellaan lähes sellaisena kuin se on aiemmin tutkimuksen yhteydessä esitetty. Lippu on kuten tavallinen kausilippu, mutta matkustaja saa itse valita matkustuspäivät eikä tällöin maksa niistä päivistä, jolloin ei lippua käytä. Kyselytutkimuksessa ja ryhmäkeskusteluissa esitettiin eri vaihtoehtoja lipun voimassaoloajalle ja matkustuspäivien lukumäärälle. Lippuvalikoimaa suositellaan täydennettävän vain yhdellä lipputyyppillä, joka tarjoaa yksinkertaisella tavalla vaihtoehtoja erityyppiseen matkustukseen.

Suosittelava lippu on voimassa kolme kuukautta sen ensimmäisestä käyttökerrasta lukien ja oikeuttaa kalenterivuorokauden pituisiin yksittäisiin matkustuspäiviin. Matkustaja voi valita, kuinka monta matkustuspäivää lippuunsa ostaa. Vaihtoehtoina ovat 10, 20 tai 30 matkustus-



päivää voimassaoloajan ollessa aina kolme kuukautta. Voimassaoloaika on aina yhtä pitkä, jotta lipputyypin olisi mahdollisimman yksinkertainen ja voimassaoloaika helposti muistettavissa. Matkustuspäivien määrällä sen sijaan tarjotaan vaihtoehtoja erityyppiseen matkustukseen: usein matkustavalle 30 matkustuspäivää on sopiva, kun taas harvoin matkustavalle riittää 10 matkustuspäivää. Matkustuspäivän hinta on edullisin 30 matkustuspäivän lipulla ja kallein 10 matkustuspäivän lipulla. Tampereen sisäisten ja seudullisten lippujen hinnoiksi esitetään taulukon 5.1 mukaisia esimerkkihintoja. Yhden matkan hinta olisi näillä hinnoilla edullisempaa kuin arvolipulla tai sarjalipulla maksettaessa, mutta kalliimpaa kuin kausilippuja käytettäessä. Yöaikaan (klo 24.00–4.40) matkustettaessa on maksettava yövuorolisä Tampereen sisäisessä liikenteessä.

*Taulukko 5.1 Matkustuspäiviin oikeuttavan lipun esimerkkihintoja matkustuspäivien määrän mukaan Tampereella ja sen ympärysseudulla. Hinnat euroina.*

		Tampere	Seutu
10 matkustuspäivää:	matkustuspäivän hinta	2,50	3,60
	lipun hinta	25	36
20 matkustuspäivää:	matkustuspäivän hinta	2,20	3,40
	lipun hinta	44	68
30 matkustuspäivää:	matkustuspäivän hinta	2,00	3,20
	lipun hinta	60	96

Matkustuspäiviin oikeuttava lippu on haltijakohtainen, mikä on erittäin merkittävä etuus satunnaisesti joukkoliikennettä käyttäville. Matkustuspäiviin oikeuttava lipputyypin soveltuu myös työsuhdelipuksi. Tällöin lipusta on kuitenkin oltava saatavilla myös henkilökohtainen lippulajivaihtoehto, sillä työsuhdelipuksi soveltuvat ainoastaan ne lipputyypit, joilla saa matkustaa vain edunsaaja. Nykyisin työsuhdelipuksi tarjolla olevat lippuvaihtoehdot ovat päivittäin matkustaville suunnattuja kausilippuja, joten satunnaismatkustukseen soveltuva matkustuspäiviin oikeuttava lipputyypin voisi lisätä myös työsuhdelipun käyttäjiä.

Uudet lippu- ja maksujärjestelmät mahdollistavat monia uusia sovelluksia. Eräs tällainen voisi liittyä myös matkustuspäiviin oikeuttavaan lipputyypin. Tällöin järjestelmä muistaisi matkustajan ostamat liput ja laskisi niille oikean hinnan jälkikäteen. Tälle olisi tarvetta esimerkiksi tilanteissa, jossa matkustaja lataa kortilleen 10 matkustuspäivää, käyttää ne, lataa toiset 10 matkustuspäivää ja käyttää myös ne kolmen kuukauden kuluessa ensimmäisestä latauksesta. Kun matkustaja seuraavan kerran lataisi korttiaan, saisi hän hyvitystä edellisistä ostamistaan lipuista siten kuin hän olisikin ladannut 20 matkustuspäivää yhdellä kerralla. Tämä voisi kannustaa matkustajia joukkoliikenteen käyttöön useammin sekä luoda myönteistä mielikuvaa lipputyypistä.

### **Matkustuspäiviin oikeuttavan lipputyypin edut ja haasteet**

Matkustuspäiviin oikeuttavan lipputyypin uskotaan kannustavan monella tavalla satunnaismatkustajia lisäämään joukkoliikenteen käyttöään. Eräs lipun etu on sen uutuusarvo. Koska kyseessä on kokonaan uudenlainen lipputyypin, erityisesti satunnaismatkustajien toivotaan kiinnostuvan sen kokeilemisestä. Onnistuneen kokeilun myötä he voivat myös jatkossa hankkia kyseisen lipun. Toinen huomattava etu on lipun hinta. Arvolippuun verrattuna uusi lippu on matkojen määrästä riippuen hyvinkin paljon edullisempi, mikä lisää lipun houkuttelevuutta. Lisäksi lippu on matkustajan näkökulmasta kausilippuun verrattuna joustava, sillä matkustuspäivät voi valita itse.

Lipun rajoitettu voimassaoloaika kannustaa käyttämään hankitun lipun loppuun, jotta matkustaja saa lippuun sijoittamille rahoilleen vastinetta. Koska jokaisen matkustuspäivän aikana voi tehdä rajoittamattoman määrän matkoja, ei matkustajan tarvitse myöskään miettiä, että jokainen uusi matka vähentäisi matkakortin saldoa. Sen sijaan jokainen matkustuspäivän aikana tehty matka laskee kyseisen päivän matkakohtaista hintaa. Rajoitettu voimassaoloaika on lipun tuoma etu myös lippuhallinnosta vastaaville. Rajoitetun voimassaoloajan vuoksi lipputulosten ennakointi on helpompaa. Myös markkinoinnin näkökulmasta uusi lipputyypin on mielenkiintoinen. Oikein toteutetulla ja suunnatulla markkinoinnilla voidaan herättää monien ihmisten mielenkiinto uudentyyppistä lippua kohtaan.

Ryhmäkeskusteluissa matkustuspäiviin oikeuttavaa lippua ja matkustuspäivän käsitettä pidettiin osittain epäselvänä. Tämä olisikin otettava huomioon lipusta tiedottamisessa ja sen markkinoinnissa. Lippua on markkinoitava kuvaavalla ja kiinnostavalla nimellä, ja sen toimintaperiaate on selostettava yksityiskohtaisesti, mutta yksinkertaisesti. Markkinoinnissa tulisi korostaa, että lippu on kuten tavallinen kausilippu, mutta tällä lipulla matkustettaessa matkustuspäivien ei tarvitse olla peräkkäisiä. Sen sijaan matkustaja voi itse päättää valitsemiansa matkustuspäivien ajankohdan. Lisäksi on tärkeää, että lipputuote olisi haltijakohtainen, jolloin sitä voivat käyttää esimerkiksi muutkin perheenjäsenet.

### **Arvio matkustuspäiviin oikeuttavan lipputyypin käyttäjistä**

Auton haltijoiden kiinnostusta matkustuspäiviin oikeuttavaa lipputyyppejä kohtaan tarkasteltiin sen mukaan, millä lipputyypillä kyselytutkimuksen mukaan vastaaja yleensä maksoi joukkoliikennematkansa. Tällöin on voitu arvioida, kuinka suuri osuus eri lipputyypin nykyisistä käyttäjistä siirtyisi käyttämään uutta lippua ja kuinka paljon enemmän joukkoliikennematkoja tehtäisiin. Tarkasteltavat nykyiset lipputyypit olivat kertamaksu ja arvolippu sekä seutuliikenteessä sarjalippu. Uuden lipun ei ole arvioitu kiinnostavan kausilippua käyttäviä matkustajia, sillä kausilipun hankkeiden matkustustarve on yleensä niin suuri, että kausilippu tulisi matkustuspäivilippua edullisemmaksi. Lisäksi tarkasteltiin, kuinka paljon uusi lipputyypin toisi kokonaan uusia matkustajia niistä auton haltijoista, jotka eivät tällä hetkellä käytä joukkoliikennettä.

Auton haltijoiden ryhmällä tarkoitetaan tässä autollisissa talouksissa asuvaa aikuisväestöä (yli 17-vuotiaat seudun asukkaat). Vastaava tarkastelu vaikutuksesta lippulajijakaumaan tehtiin myös autottomille seudun asukkaille. Heidät jaettiin eri lippujen käyttäjäryhmiin valtakunnallisesta henkilöliikennetutkimuksesta (HLT 2006) saadun joukkoliikennematkustuksen säännöllisyyden perusteella. Päivittäin matkustavien oletettiin käyttävän kausilippuja, ja satunnaisesti ja harvoin matkustavat jaettiin kertamaksulla ja arvolipulla maksavien ryhmiin samassa suhteessa kuin heitä oli auton haltijoiden ryhmässä. Autottoman väestön kiinnostuksen uutta lipputyyppejä kohtaan oletettiin olevan samantyyppinen kuin auton haltijoiden.

Vaikutuksia lippulajijakaumaan tarkasteltiin molempien matkustuspäiviin oikeuttavien lipputyypin osalta, sillä kyselytutkimuksessa vaihtoehtoina olivat kolme kuukautta voimassa oleva 30 matkustuspäivän lippu ja kuusi kuukautta voimassa oleva 20 matkustuspäivän lippu. Tampereen osalta eroja näiden kahden lipputyypin välillä ei juuri ollut. Ympäryskunnissa sen sijaan puoli vuotta voimassa olevaa lipputyyppeä pidettiin kiinnostavampana, joten seuraavassa esitellään siihen liittyvät arviot. Suositusten mukainen lipputyypin vastaa tätä lippua, sillä kolmen kuukauden lippuun voisi valita myös 10 matkustuspäivää.

Taulukossa 5.2 on esitetty tamperelaiset auton haltijat ryhmiteltynä sen mukaan, millä lipputyypillä he kyselytulosten mukaan yleensä maksoivat joukkoliikennematkansa. Lisäksi omina ryhmänään on esitetty ne auton haltijat, jotka eivät käyttäneet joukkoliikennettä. Kyselytutkimuksessa lipuista kiinnostuneet auton haltijat kuvasivat lippujen kiinnostavuutta vaihtoehtoilla ”todennäköisesti hankkisin” ja ”ehkä hankkisin”. Vastausten perusteella taulukossa on esitetty auton haltijoiden kiinnostus 20 matkustuspäivän lipputyyppeä kohtaan ja todennäköisyys hankkia kyseinen lippu. Kiinnostuneiden osuus on ilmoitettu osuutena sekä kyseiseen käyttäjäryhmään kuuluvista että kaikista tamperelaisista auton haltijoista.

Kaikista tamperelaisista auton haltijoista, joka on tässä laajennettu koskemaan koko tamperelaista autollista aikuisväestöä, lipun hankkisi ”todennäköisesti” 4 % ja ”ehkä” 20 %. Kausilippuja käyttävien ryhmän kohdalla ei ole esitetty kiinnostuneiden osuutta, sillä tulosten perusteella on oletettavaa, ettei kausilippujen käyttäjiä juurikaan siirtyisi matkustuspäiviin oikeuttavan lipun käyttäjiksi. Heidän matkustustarpeensa on lähes päivittäistä, jolloin kausilippu on heille edullisin lippuvaihtoehto.

*Taulukko 5.2 Yli 17-vuotiaat autollisissa talouksissa asuvat tamperelaiset nykyisten lipputyypien käyttäjäryhmittäin sekä arvio heidän siirtymisestään matkustuspäiviin oikeuttavan lipun käyttäjiksi.*

Matkustuspäiviin oikeuttava lipputyyppe	Ryhmän osuus tamperelaisista auton haltijoista (%)	Todennäköisesti hankkisi lipun		Ehkä hankkisi lipun	
		Osuus käyttäjäryhmästä (%)	Osuus auton haltijoista (%)	Osuus käyttäjäryhmästä (%)	Osuus auton haltijoista (%)
Ei joukkoliikennettä käyttävät	10,6	2,0	0,2	11,8	1,3
Kertamaksulla maksavat	33,6	6,8	2,3	22,8	7,7
Arvolipulla maksavat	49,3	3,6	1,8	21,8	10,7
Kausilipuilla maksavat	6,5	-	-	-	-
Yhteensä	100,0	-	4,3	-	19,7

Lipun hankkivien autollisten asukkaiden määrää on arvioitu taulukon 5.2 mukaisten osuuk-sien perusteella. Laskennassa on arvioitu, että kaikista lipusta kiinnostuneista tamperelaisista auton haltijoista sen hankkisi 40–50 %. Taulukossa 5.3 on esitetty kiinnostuneiden osuus tämän oletuksen mukaisesti. Ensimmäisessä sarakkeessa on lipun hankkivien autollisten osuus kustakin käyttäjäryhmästä, mikäli lipun hankkisi 40–50 % siitä kiinnostuneista. Seuraavassa sarakkeessa on lipun hankkivien osuus koko autollisten ryhmästä Tampereella. Taulukon viimeisessä sarakkeessa on esitetty niiden autollisten määrä, joiden oletetaan hankkivan matkustuspäiviin oikeuttava lippu. Autollisissa talouksissa asuvia 18 vuotta täyt-täneitä on Tampereella noin 117 000 (Kalenoja 2005b). Oletuksen perusteella matkustuspäi-viin oikeuttavan lipun käyttäjiä olisi autollisessa aikuisväestössä yhteensä 11 200–14 000. Uusia joukkoliikenteen käyttäjiä heistä olisi 700–900.

**Taulukko 5.3** Arvio matkustuspäiviin oikeuttavan lipun hankkivista yli 17-vuotiaista autollisissa talouksissa asuvista tamperelaisista. Arviossa oletetaan, että lipun hankkisi 40–50 % siitä kiinnostuneista.

	Osuus käyttäjryhmästä (%)	Osuus auton haltijoista (%)	Lipun hankkivien lukumäärä (hlöä)
Ei joukkoliikennettä käyttävät	6 - 7	1 - 1	680 - 860
Kertamaksulla maksavat	12 - 15	4 - 5	4 660 - 5 820
Arvolipulla maksavat	10 - 13	5 - 6	5 860 - 7 330
Kausilipuilla maksavat	--	--	--
<b>Yhteensä</b>	--	10 - 12	11 200 - 14 000

Seuraavassa on tarkasteltu matkustuspäiviin oikeuttavasta lipusta kiinnostuneiden osuutta tamperelaisen autottoman aikuisväestön keskuudessa. Tampereella autollisissa talouksissa asuu noin 71 % ja autottomissa talouksissa noin 29 % aikuisväestöstä (Kalenoja 2005b). Taulukossa 5.4 on esitetty matkustuspäiviin oikeuttavan lipputyypin käyttäjien jakautuminen autottomien tamperelaisten keskuudessa.

**Taulukko 5.4** Tamperelaiset yli 17-vuotiaat autottomissa talouksissa asuvat nykyisten lipputyypin käyttäjäryhmittäin sekä arvio heidän siirtymisestään matkustuspäiviin oikeuttavan lipun käyttäjiksi.

Matkustuspäiviin oikeuttava lipputyyppi	Ryhmän osuus tamperelaisista autottomista (%)	Todennäköisesti hankkisi lipun		Ehkä hankkisi lipun	
		Osuus käyttäjäryhmästä (%)	Osuus autottomista (%)	Osuus käyttäjäryhmästä (%)	Osuus autottomista (%)
Ei joukkoliikennettä käyttävät	9,6	2,0	0,2	11,8	1,1
Kertamaksulla maksavat	29,7	6,8	2,0	22,8	6,8
Arvolipulla maksavat	43,7	3,6	1,6	21,8	9,5
Kausilipuilla maksavat	17,0	-	-	-	-
<b>Yhteensä</b>	100,0	-	3,8	-	17,4

Tampereella tehdyn henkilöliikennetutkimuksen mukaan autottomissa talouksissa asuvia yli 17-vuotiaita on Tampereella noin 48 000 (Kalenoja 2005b). Tamperelaisista autottomista asukkaista matkustuspäiviin oikeuttavaa lipputyyppejä siirtyisi käyttämään 8–11 %, kun oletetaan, että lipun hankkisi 40–50 % siitä kiinnostuneista (taulukko 5.5). Uusien matkustajien osuus tästä olisi melko pieni, vain noin prosentti. Lipun käyttäjiä olisi todennäköisesti kuitenkin tässä esitettyä arviota enemmän, sillä arviossa koskee ainoastaan aikuisväestöä.

**Taulukko 5.5** Arvio matkustuspäiviin oikeuttavan lipun hankkivista yli 17-vuotiaista tamperelaisista autottomista asukkaista. Arviossa oletetaan, että lipun hankkisi 40–50 % siitä kiinnostuneista.

	Osuus käyttäjryhmästä (%)	Osuus autottomista (%)	Lipun hankkivien lukumäärä (hlöä)
Ei joukkoliikennettä käyttävät	6 - 7	1 - 1	250 - 320
Kertamaksulla maksavat	12 - 15	4 - 4	1 690 - 2 110
Arvolipulla maksavat	10 - 13	4 - 6	2 130 - 2 660
Kausilipuilla maksavat	--	--	--
<b>Yhteensä</b>	--	8 - 11	4 070 - 5 090

Taulukossa 5.6 on esitetty vastaava arvio ympäryskuntien autollisissa talouksissa asuvien yli 17-vuotiaiden osalta. Kiinnostus on kyselytulosten mukaan ympäryskunnissa suurempaa kuin tamperelaisten auton haltijoiden keskuudessa. Lipun hankkisi ”todennäköisesti” 9 % ja ”ehkä” 34 % ympäryskuntien auton haltijoista. Myöskään ympäryskuntien osalta ei ole tarkasteltu kausilipun eli tässä seutulipun käyttäjien kiinnostusta lipputyyppejä kohtaan. Arvioiden mukaan uusi lipputyyppejä ei houkuttelisi seutulipun käyttäjiä, sillä he ovat yleensä päivittäin matkustavia, joille seutulippu on edullisin lippuvaihtoehto.

*Taulukko 5.6 Ympäryskuntien yli 17-vuotiaat autollisissa talouksissa asuvat nykyisten lipputyyppejä käyttäjäryhmittäin sekä arvio heidän siirtymisestään matkustuspäiviin oikeuttavan lipun käyttäjiksi.*

Matkustuspäiviin oikeuttava lipputyyppejä	Ryhmän osuus ympäryskuntien auton haltijoista (%)	Todennäköisesti hankkisi lipun		Ehkä hankkisi lipun	
		Osuus käyttäjäryhmästä (%)	Osuus auton haltijoista (%)	Osuus käyttäjäryhmästä (%)	Osuus auton haltijoista (%)
Ei joukkoliikennettä käyttävät	33,5	5,5	1,8	26,8	9,0
Kertamaksulla maksavat	52,2	9,4	4,9	36,1	18,8
Sarjalipulla maksavat	8,4	26,1	2,2	69,3	5,8
Seutulipulla maksavat	5,9	-	-	-	-
Yhteensä	100,0	-	8,9	-	33,6

Taulukossa 5.7 on esitetty arvio niistä ympäryskuntien autollisissa talouksissa asuvista, jotka hankkisivat matkustuspäiviin oikeuttavan lipun. Laskennassa on oletettu, että lipun hankkisi 30–40 % siitä kiinnostuneista auton haltijoista. Lipun hankkivien osuuden on arvioitu olevan pienempi kuin Tampereella, mihin vaikuttaa muun muassa lipun korkeampi hinta ympäryskunnissa. Autollisia talouksissa asuvia 18 vuotta täyttäneitä on ympäryskunnissa noin 73 350 (Kalenoja 2005b). Ympäryskuntien autollisesta aikuisväestöstä uuden lipputyypin käyttäjiä olisi 13–17 %.

*Taulukko 5.7 Arvio matkustuspäiviin oikeuttavan lipun hankkivista ympäryskuntien yli 17-vuotiaista autollisissa talouksissa asuvista osuutena eri lipputyyppejä käyttäjäryhmittäin, osuutena auton haltijoista sekä lukumäärällisesti. Arviossa oletetaan, että lipun hankkisi 30–40 % siitä kiinnostuneista.*

	Osuus käyttäjäryhmästä (%)	Osuus auton haltijoista (%)	Lipun hankkivien lukumäärä (hlöä)
Ei joukkoliikennettä käyttävät	10 - 13	3 - 4	2 380 - 3 180
Kertamaksulla maksavat	14 - 18	7 - 9	5 220 - 6 960
Sarjalipuilla maksavat	29 - 38	2 - 3	1 760 - 2 350
Seutulipulla maksavat	--	--	--
Yhteensä	--	13 - 17	9 360 - 12 490

Matkustuspäiviin oikeuttavasta lipusta kiinnostuneiden osuutta ei ole tarkasteltu ympäryskuntien autottomien asukkaiden osalta, sillä valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen tuloksia heidän joukkoliikennematkustuksestaan ei ole voitu arvioida samalla tavalla kuin Tampereella autottomien vastaajien pienen määrän takia. Tampereen ympäryskunnissa autottomissa talouksissa asuu ainoastaan 12 % asukkaista (Kalenoja 2005b). Ympäryskunnissa asuvien autottomien asukkaiden tekemien joukkoliikennematkojen osuus kaikista seudun joukkoliikennematkoista on melko pieni.

Edellä esitetyissä laskelmissa on arvioitu matkustuspäiväkohtaisen lipun käyttäjien määrää. Hankittujen lippujen määrä vuodessa olisi noin nelinkertainen käyttäjien lukumäärään verrattuna, jos jokainen käyttäjä hankkisi neljä kertaa vuodessa tämän kolme kuukautta voimassa olevan lipun. Määrä jäisi todennäköisesti hieman pienemmäksi, kun otetaan huomioon esimerkiksi lomakaudet ja pyöräilykauden aikaiset kulkutapamuutokset.

### Matkustuspäiviin oikeuttavan lipputyypin vaikutus lipputuloihin

Arvioitaessa uuden lipputyypin vaikutuksia lipputuloihin laskelma tehtiin kolmen kuukauden jaksolle, sillä uuden lipputyypin voimassaoloaika on kolme kuukautta. Laskelma perustuu kyselyyn vastanneiden auton haltijoiden nykyiseen joukkoliikennematkustukseen. Nykyisin joukkoliikenteellä päivittäin tai lähes päivittäin matkustavien arvolippua tai kertamaksua käyttävien oletettiin matkustavan uudesta lipputyypistä huolimatta yhtä usein kuin aiemmin. Heidän oletettiin hankkivan kolmen kuukauden aikana kaksi 30 matkustuspäivän lippua. Muiden käyttäjäryhmien oletettiin hieman lisäävän joukkoliikennematkustustaan uuden lipun myötä, mikä perustuu uuden lipputyypin matkustuspäivien lukumäärään ja arvolippua ja kertamaksua edullisempaan matkan hintaan. Laskelmassa on oletettu, että lipun hankkinut käyttää kaikki ostamansa matkustuspäivät ja tekee niiden aikana 1,5–3 matkaa. 2–3 kertaa viikossa matkustavien oletettiin hankkivan 20 matkustuspäivän lippu ja tätä harvemmin joukkoliikennettä käyttävien 10 matkustuspäivän lippu. Niiden, jotka eivät tällä hetkellä käytä joukkoliikennettä, oletettiin hankkivan 10 matkustuspäivän lippu. Taulukossa 5.8 on esitetty käyttäjäryhmät joukkoliikenteen nykyisen käytön mukaan, arvio nykyisestä matkamäärästä ja matkustuspäiviin oikeuttavalla lipulla tehtävästä matkamäärästä. Matkojen määrä on laskettu kolmen kuukauden ajalta, jonka oletetaan olevan talvikaudella. Taulukossa on lisäksi esitetty kunkin ryhmän todennäköisesti ostamien matkustuspäivien lukumäärä kolme kuukautta voimassa olevaan lippuunsa. Laskelmissa on arvioitu, että kukin käyttäjä hankkisi vuoden aikana 3,33 lippua, mikä vastaa kymmentä kuukautta vuodessa.

*Taulukko 5.8 Joukkoliikenteen käyttäjäryhmät nykyisen käytön mukaan, tehdyt matkat nykyisen ja uuden lipun jälkeen sekä lippuun ostettavien matkustuspäivien lukumäärä.*

Joukkoliikenteen käyttö nykyisin	Nykyisin tehdyt matkat (matkaa / 3 kk)	Uudella lipulla tehdyt matkat (matkaa / 3 kk)	Matkustuspäivien lkm uudessa lipussa
päivittäin tai lähes päivittäin	120	120	30 + 30
2–3 kertaa viikossa	48	50	20
kerran viikossa	24	30	10
2–3 kertaa kuukaudessa	14	25	10
kerran kuussa tai harvemmin	5	15	10
ei käytä joukkoliikennettä	0	15	10

Matkojen lukumäärä talvikauden arkivuorokautta kohden on laskettu jakamalla matkojen lukumäärä kolmen kuukauden jaksolta luvulla 72. Tässä luvussa on otettu huomioon arkipäivien lukumäärä suhteessa lauantaihin ja sunnuntaihin. Matkojen lukumäärä koko vuotta kohden on laskettu kertomalla talviarkivuorokauden matkamäärä 228,37:llä (Hintikka 2006). Kerroin ottaa huomioon kuukausivaihtelut, sillä joukkoliikennematkoja tehdään eniten talvella ja vähiten kesäaikaan. Mikäli sekä autottoman että autollisen Tampereella asuvan aikuisväestön tekemien joukkoliikennematkojen määrä kasvaisi oletetulla tavalla uuden lipputyypin myötä, kasvaisi tehtyjen matkojen määrä 420 000–520 000 matkalla vuodessa (taulukko 5.9). Kasvu olisi hieman alle 2 %.

Taulukko 5.9 Uuden lipputyypin vaikutus matkojen määrään Tampereella.

Matkojen lisäys talviarkivuorokautta kohden	1 830 - 2 290	matkaa
Matkojen lisäys vuodessa	418 400 - 523 000	matkaa

Arvion perusteella uudet käyttäjät ja aiempaa useammin matkustavat satunnaismatkustajat lisäisivät lipputulota Tampereella. Lipputulot kasvaisivat 0,3–0,4 prosentilla ja euromääräisesti kasvu olisi 80 000–100 000 euroa. Uuden lipputyypin osuus lipputuloista olisi 6–7 %. Matkustuspäiviin oikeuttava lipputyyppi vähentäisi arvolipusta ja kertamaksuista kertyviä lipputulota, sillä näiden käyttäjiä siirtyisi uuden lipun käyttäjiksi. Kausilipputuloihin uusi lippu ei vaikuttaisi. Taulukossa 5.10 on esitetty lipputulojakauma vuonna 2006 sekä arvio jakaumasta uuden lipputyypin käyttöön oton jälkeen.

Taulukko 5.10 Lipputulojakauma vuonna 2006 ja uuden lipputyypin myötä Tampereen sisäisessä joukkoliikenteessä. Taulukon luvut on esitetty prosentteina. (Tampereen kaupunki 2007b)

	Vuonna 2006	Uuden lipun myötä
Kertalippu	21	19
Arvolippu	42	38 - 37
Matkustuspäiviin oikeuttava lippu	-	6 - 7
Kausilippu	18	18
Työmatkalippu	6	6
Seutulippu	9	9
Muut	4	4

Ympäryskunnissa joukkoliikennematkojen määrä kasvaisi uuden lipputyypin myötä suhteellisesti enemmän kuin Tampereella. Taulukossa 5.11 on esitetty arvio uusien matkojen määrästä talvikauden arkivuorokautta sekä koko vuotta kohden. Matkat lisääntyisivät 12–16 prosentilla vuodessa. Laskelmassa on mukana vain ympäryskuntien autollinen aikuisväestö.

Taulukko 5.11 Uuden lipputyypin vaikutus matkojen määrään ympäryskunnissa.

Matkojen lisäys talviarkivuorokautta kohden	1 380 - 1 840	matkaa
Matkojen lisäys vuodessa	316 000 - 421 300	matkaa

Matkustuspäiviin oikeuttavan lipun vaikutuksia seudullisen liikenteen lipputuloihin on vaikeampi arvioida kuin edellä arvioituja vaikutuksia Tampereen sisäisessä liikenteessä. Matkan pituuden mukaan määräytyvän kertamaksun vuoksi laskelmissa on käytetty keskimääräistä matkan hintaa kertamaksulla ja sarjalipuilla maksetuille matkoille, mikä voi aiheuttaa virhettä laskelmiin. Arvion perusteella uusi lipputyyppi lisäisi seudullisen liikenteen lipputulota 7–9 prosentilla. Kertamaksuista ja sarjalipuista kertyvät lipputulot vähenisivät, mutta uudet joukkoliikenteen käyttäjät ja huomattavasti aikaisemmasta lisääntynyt matkamäärä kuitenkin lisäisivät kokonaistulota. Seutulipputuloihin uusi lippu ei vaikuttaisi.

## **Käytännön kokeilulla lisää tietoa matkustuspäiviin oikeuttavan lipputyypin toteutuksesta**

Matkustuspäiviin oikeuttavan lipputyypin soveltuvuutta käyttöön on tarkoituksenmukaista ensin kokeilla käytännössä jollakin rajatulla alueella ennen lipun tuomista kaupungin tai seudullisen joukkoliikenteen lippuvalikoimaan. Pilottihanke soveltuisi toteutettavaksi esimerkiksi Tampereen kaupunkiseudulla, joka on tämän tutkimuksen kohdekaupunkiseutu. Kokeilulla saadaan arvokasta tietoa uuden lipputyypin houkuttelevuudesta, vaikutuksista matkustajamäärään, käyttömahdollisuuksista sekä lipun käytännön toteutusvaihtoehdoista. Kokeilussa on mahdollista kerätä myös tietoa lipun hinnan vaikutuksesta sen houkuttelevuuteen ja lipulla tehtävien matkojen määrään. Kokeiluhankkeen tuloksia voidaankin hyödyntää lipun hinnoittelussa, jotta lipusta olisi mahdollista saada mahdollisimman houkutteleva kuitenkin siten, että lipputulosten määrä ei pieneneisi.

Lippukokeilussa tulee olla mukana sekä Tampereella että ympäryskunnissa asuvia. Tampereelta olisi mahdollista valita mukaan kohderyhmä, joka voisi koostua esimerkiksi Tampereen kaupungin henkilöstöstä. Tampereen kaupunki on ottanut huhtikuussa 2005 käyttöön työsuhdelipun, joten kokeilussa olisi samalla mahdollista arvioida uuden lipputyypin houkuttelevuutta työsuhdelippuna.

Ympäryskunnissa kokeilu olisi mielekästä toteuttaa aluksi yhden kunnan alueella. Pilottihanke edellyttäisi kuntien ja liikenne- ja viestintäministeriön rahoitusta. Pilottihanke saattaisi ministeriössä soveltua kehittämistukea saavaksi joukkoliikennehankkeeksi. Tarvittavan tuen määrä on melko pieni, sillä pilottivaiheessa lipun koekäyttäjää on vähän. Kokeilun tuloksia olisi mahdollista hyödyntää matkustuspäiviin oikeuttavan lipputyypin laajamittaisen käyttöönoton suunnittelussa.

## **Tapahtumalippu yhteistyössä eri tapahtumajärjestäjien kanssa**

Tapahtumalippua pitivät kiinnostavana sekä kyselytutkimukseen vastanneet että ryhmäkeskusteluihin osallistuneet. Tapahtumalippu on esimerkiksi teatteriin, konserttiin, jääkiekkootteluun tai messuille ennakoon ostettu pääsylippu, joka oikeuttaa kahteen joukkoliikennematkaan Tampereen sisäisessä liikenteessä. Toteutettavaksi suositellaan lippua, jolla matkat voi tehdä aikaisintaan kolme tuntia ennen tapahtumaa ja viimeistään tapahtumapäivää seuraavana yönä kello 04:ään mennessä. Matkoihin kuuluu lisäksi bussin vaihto-oikeus. Tapahtumalippua käyttäviltä ei perittäisi yövuorolisää.

Korotus nykyisiin pääsylippujen hintoihin olisi tapahtumalipussa korkeintaan 0,50–1,50 euroa. Mitä korkeampi pääsylipun hinta on, sitä korkeampi voi myös olla matkustusoikeuden aiheuttama korotus. Edullisissa, esimerkiksi alle 10 euron lipuissa, 1,50 euron korotus voi jo tuntua liian suurelta. Korotus lisätään kaikkiin pääsylippuihin, joten asiakas ei voi valita, ostaako hän joukkoliikennematkoihin oikeuttavan pääsylipun. Tapahtumalipun käytännön toteutus on tehtävä mahdollisimman helpoksi, jottei ajoneuvoissa aiheudu turhaa viivettä maksutapahtuman yhteydessä. Toteutus suunnitellaan yhteistyössä tapahtumajärjestäjien kanssa. Ryhmäkeskusteluissa esitettyjen näkemysten mukaisesti on kuitenkin toivottavaa, että asiakkaat voisivat ostaa tapahtumalipun internetin välityksellä ja tulostaa sen itse.

Tapahtumalipun vaikutuksia lipputuloihin on melko hankalaa arvioida muun muassa tapahtumien erilaisesta luonteesta johtuen. Lipun aiheuttamia kustannuksia on kuitenkin mahdol-



lista arvioida karkeasti matkan keskihinnan perusteella. Jos joukkoliikennematkan tuottamisen keskikustannukseksi Tampereen sisäisessä liikenteessä arvioidaan 1,30 euroa jokaista tehtyä matkaa kohden, olisi jokaisen maksettava pääsylipustaan 2,60 euroa nykyistä enemmän kustannusten kattamiseksi (Tampereen kaupunki 2005). Käytännössä kaikki lipun hankkineet tuskin hyödyntävät matkustusoikeutta. Jos esimerkiksi vain joka toinen lipun hankkinut tekisi tapahtumalipullaan kaksi joukkoliikennematkaa, laskisi hinnan korotustarve 1,30 euroon.

## **Kimppalippu**

Kimppalippu herätti kiinnostusta kyselytutkimukseen vastanneiden keskuudessa. Ryhmäkeskustelujen osallistajat sen sijaan eivät pitäneet sen käyttöä omalla kohdallaan erityisen todennäköisenä. Myös asiantuntijahaastatteluiden perusteella voidaan olettaa, että lipun käyttäjämäärät tuskin nousisivat suuriksi, mutta lipulle todennäköisesti vakiintuisi tietty käyttäjäryhmä. Tähän ryhmään kuuluisi muun muassa lapsiperheitä.

Ryhmäkeskusteluissa kimppalipun toteutusta seudullisena lippuna pidettiin selvästi kiinnostavampana kuin Tampereen sisäisenä lippuna. Seudullisen lipun esitettyyn hintaan oltiin myös tyytyväisempiä. Jotta lipun hinta olisi oikea suhteessa muihin lipputyyppeihin, ei Tampereen sisäisen lipun hintaa ole mahdollista alentaa kyselyssä esitetystä viidestä eurosta. Ryhmäkeskusteluissa kritisoitiin kimppalipun hintaa ja esitettiin eri vaihtoehtoja lippua käyttävän ryhmän koolle. Yksinkertaisuuden säilyttämiseksi ei kuitenkaan ole mielekästä tarjota monia erilaisia kimppalippuja, vaan ryhmän koko on aina korkeintaan neljä henkilöä ja lipun hinta pysyy samana henkilöiden määrästä riippumatta. Yövuorolisän arvioitiin vähentävän lipun kysyntää. Niinpä yövuorolisän tilalle suositellaan erityistä yökimppalippua, jonka hinta on kaksinkertainen tavalliseen kimppalippuun verrattuna.

Kimppalippu pitäisi seudullisessa liikenteessä voida ostaa ajoneuvosta, mutta Tampereen sisäisessä liikenteessä vain ennakoon. Lipun voisi ostaa joukkoliikenteen palvelupisteestä tai matkakortin latauspisteistä, ja sen voimassaoloaika on useita kuukausia. Lipun voi ladata myös Tampereen matkakortille. Tampereella lippua ei suositella myytäväksi ajoneuvosta, jotta maksutapahtuma olisi mahdollisimman sujuva ja nopea. Tällöin kuljettajan tehtäväksi jäisi ainoastaan tarkistaa, ettei kimppalipulla matkustavan ryhmän koko ylitä neljää henkilöä.

Kimppalipun käyttöönoton arvioidaan vaikuttavan vain vähän lipputuloihin. Kimppalipusta oli kiinnostunut Tampereella 27 % ja ympäryskunnissa 30 % auton haltijoista. Todennäköisesti lipun hankkisi Tampereella 8 % ja ympäryskunnissa 10 % kyselyyn vastanneista auton haltijoista. Ryhmäkeskustelujen perusteella lipusta kiinnostuneetkin käyttäisivät lippua oletettavasti vain joitain kertoja vuodessa.

Vertailun vuoksi tarkasteltiin pääkaupunkiseudulla 2000-luvun alkupuolella käytössä ollutta kimppalippua ja sen osuutta lipputuloista. Helsingissä kimppalipun osuus lipputuloista oli vuonna 2005 noin 0,3 %. Voidaankin olettaa, että lipun markkinaosuus ja vaikutus lipputuloihin olisi melko pieni myös muilla kaupunkiseudulla. Kimppalippu ei todennäköisesti vaikuttaisi muiden lipputyyppeiden lipputuloihin, sillä sitä käyttäisivät lähinnä uudet matkustajat ja satunnaisesti matkustavat ryhmät, joilla ei ole käytössään muita joukkoliikenteen lippuja.

## 5.2 Uusien maksutapavaihtoehtojen mahdollistaminen

Lippuvalikoiman tulisi olla mahdollisimman yksinkertainen ja selkeä, jotta se olisi matkustajien ja joukkoliikenteen eri toimijoiden hallittavissa. Pyrkimys yksinkertaiseen lippujärjestelmään rajoittaa lippuvalikoimaan tarjolle valittavien lipputyyppeiden määrää. Sen sijaan joukkoliikennematkan maksamiseen liittyviä maksutapavaihtoehtoja voi olla useampia. Matkustajan ei tarvitse tuntea niistä jokaista, vaan hän voi valita itselleen sopivimman ja perehtyä vain siihen. Eri maksutapavaihtoehdot parantavat joukkoliikenteen palvelutasoa ja tekevät joukkoliikenteen käytöstä matkustajille mahdollisimman helppoa ja miellyttävää. Tutkimuksen tuloksina suositellaan kolmea uutta joukkoliikenteen maksutapavaihtoehtoa.

Matkakortin nettilatausta pidettiin erittäin kiinnostavana ja toivottavana sekä kyselytutkimukseen vastanneiden että ryhmäkeskusteluihin osallistuneiden keskuudessa. Kaikki matkustajat eivät sitä käyttäisi, erityisesti ikääntyneiden matkustajien ryhmässä, mutta käyttäjiä olisi silti huomattava määrä. On myös perusteltua olettaa, että mahdollisuus nettilataukseen voisi kannustaa matkakortin hankkimiseen. Kyselytutkimuksen mukaan nettilatauksesta oli nimittäin kiinnostunut myös sellaisia auton haltijoita, jotka eivät omistaneet matkakorttia. Palvelutason paranemisen myötä uuden maksutavan voidaan olettaa vaikuttavan osaltaan myös matkustajamääriin. Nettilatauksen tärkeä hyöty joukkoliikenteestä vastaaville tahoille on matkakortin latauksista aiheutuvien kustannusten aleneminen, kun matkustajat lataavat korttinsa itse.

Matkakortin suoraveloitus ei herättänyt yhtä suurta kiinnostusta kuin nettilataus, mutta myös sen toteuttamista voidaan suositella. Suoraveloituksesta kiinnostuneiden ryhmässä oli sekä päivittäin, satunnaisesti että harvoin matkustavia. Päivittäin matkustavilla suoraveloitus tuskin vaikuttaisi matkustuksen määrään, mutta se olisi palvelutason parantamista. Sen sijaan satunnaisesti ja harvoin matkustavilla suoraveloitus voisi lisätä joukkoliikenteen käyttöä, koska matkustajan ei tarvitsisi enää huolehtia matkakortin saldosta. Ryhmäkeskustelujen perusteella satunnaisesti tai harvoin matkustavat saattavat valita joukkoliikenteen sijasta oman auton sen vuoksi, ettei matkakortilla ole arvoa eikä kortin lataamiseen ole mahdollisuutta tai aikaa. Joukkoliikenneoperaattoreille ja lippuhallinnosta vastaaville suoraveloituksen etuna ovat kustannussäästöt, sillä suoraveloitus alentaisi kustannuksia, jotka aiheutuvat ladattaessa kortit nykyisissä latauspisteissä.

Uutena maksutapana tulisi myös selvittää vaihtoehtoa, jossa joukkoliikennematkustus laskutetaan jälkikäteen sen sijaan, että matkustaja maksaa lipun etukäteen. Matkustaja voisi matkustaa matkakortillaan tarpeensa mukaisesti ja matkat maksettaisiin jälkikäteen. Tällöin myös matkan hinnan porrastaminen matkojen määrän mukaan olisi mahdollista: mitä useammin matkustaisi tiettyinä aikana, sitä edullisemmaksi matkan hinta muodostuisi. Matkustaja voisi halutessaan seurata tekemiensä matkojen määrää ja tulevan laskunsa saldoa esimerkiksi internetissä tarjottavalla palvelulla. Laskutusväli voisi olla esimerkiksi kuukausi tai ennalta määritetty minimisumma, esimerkiksi 20 euroa. Joukkoliikennematkojen laskutuksessa jälkikäteen matkakorttien ennakkolatauksesta aiheutuvat kustannukset vähenisivät, mutta laskutus aiheuttaisi omat kulunsa.

## 6 PÄÄTELMÄT

### Suurin osa auton haltijoista käyttää joukkoliikennettä satunnaisesti

Tutkimuksen tulosten perusteella auton haltijoiden keskuudessa on paljon joukkoliikennettä satunnaisesti käyttäviä matkustajia. Päivittäin joukkoliikennettä käytti tamperelaisista auton haltijoista noin 10 % ja ympäryskuntien auton haltijoista noin 4 %. Joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävien osuus oli merkittävä, sillä Tampereella heitä oli 44 % ja ympäryskunnissa 15 % kaikista auton haltijoista. Satunnaismatkustajista noin puolet käytti joukkoliikennettä 2–3 kertaa kuukaudessa, neljäsosa kerran viikossa ja neljäsosa 2–3 kertaa viikossa. Niitä auton haltijoita, jotka eivät käytä joukkoliikennettä ollenkaan, oli Tampereella 11 % ja ympäryskunnissa 28 %. Tähän ryhmään kuuluvat yleensä niin kutsutut vannoutuneet autoilijat, joiden keskuudessa joukkoliikenteen käyttöä ei ole juurikaan mahdollista lisätä. Sen sijaan joukkoliikennettä harvoin ja erityisesti satunnaisesti käyttävien ryhmässä on hyvät mahdollisuudet joukkoliikennematkustuksen lisäämiselle. Kun lisäksi otetaan huomioon auton haltijoiden osuus koko väestöstä, on heidän joukkoliikenteen käytöllään merkittävä vaikutus joukkoliikenteen matkustajamääriin.

Tutkimus vahvisti aiempien tutkimusten tuloksia, joiden mukaan joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävät auton haltijat maksavat joukkoliikennematkansa usein arvo- ja kertalipuilla ja pitävät joukkoliikennettä melko kalliina. Tamperelaisista joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävistä auton haltijoista noin 70 % maksoi kaupungin sisäisen matkan yleensä arvolipulla ja noin 20 % kertamaksulla. Ympäryskuntien auton haltijoista, jotka käyttävät joukkoliikennettä satunnaisesti, 48 % maksoi seudullisen matkan yleensä kertamaksulla ja 38 % sarjalipuilla.

Monella joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävällä auton haltijalla oli matkakortti. Tampereella matkakortin omisti noin 80 % satunnaismatkustajista ja ympäryskunnissa noin 60 %. Harvoin joukkoliikennettä käyttävien auton haltijoiden keskuudessa matkakortillisuus oli jo selvästi vähäisempää. Auton haltijoiden eniten käyttämä aikataulutyyppi oli aikataulukirja, sähköisiä aikatauluja käytettiin selvästi vähemmän kuin perinteistä paperiaikataulua. Sähköisiä palveluita, kuten internetissä olevia linjakohtaisia ja pysäkkikohtaisia aikatauluja sekä reittiopasta, käyttivät eniten nuoret, kun taas vanhemmat hyödynsivät useammin paperimuotoisia ja pysäkillä olevia aikatauluja.

Auton haltijoille kohdennetussa kyselytutkimuksessa esitettyjen väittämien perusteella auton haltijat tunsivat joukkoliikennetarjonnan hyvin, mutta lippuvalikoima tunnettiin huonosti. Auton haltijat olivat yleisesti ottaen tyytyväisiä linja- ja vuorotarjontaan. Suuri osa vastaajista piti kuitenkin omaa autoa nopeampana kulkutapana linja-autoon verrattuna. Jos linja-autoliikennettä nopeutettaisiin esimerkiksi kaistajärjestelyin ja liikennevaloetuksin, tamperelaisista auton haltijoista noin 40 % arvioi siirtyvänsä käyttämään sitä useammin. Vastaava osuus ympäryskuntien auton haltijoiden keskuudessa oli noin 30 %. Joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävistä tamperelaisista ja ympäryskuntien auton haltijoista vain noin 11 % arvioi, ettei mielellään matkusta joukkoliikenteellä Tampereen seudulla.

## **Satunnaisille matkustajille suunnattava matkustuspäivälippu lisäisi joukkoliikenne-matkustusta**

Auton haltijat suhtautuivat esitettyihin uudentyyppisiin lippuihin myönteisesti. Tavallista kausilippua muistuttavat, mutta matkustusoikeudeltaan vuorokaudenajan tai viikonpäivien mukaan rajoitetut lipputyypit eivät kiinnostaneet auton haltijoita. Sen sijaan lipputyypit, joissa matkustaja itse voi päättää matkustamisen ajankohdan ja useuden, herättivät eniten kiinnostusta. Lisäksi erikoiskertaliput kiinnostivat vastaajia.

Kiinnostus lipputyyppejä kohtaan vaihteli eri matkustajaryhmissä. Satunnaisesti joukkoliikennettä käyttävät auton haltijat pitivät yksittäisiin matkoihin ja matkustuspäiviin oikeuttavia lipputyyppejä kiinnostavimpina. Tampereella nuorimpien ikäluokkien kiinnostavimpana pitämä lipputyyppi oli tapahtumalippu. Tamperelaiset yli 64-vuotiaat auton haltijat olivat ainoa ryhmä, joka oli kiinnostunut kello 9 -lipusta. Tamperelaisten miesten mielestä houkuttelevin lipputyyppi oli tapahtumalippu, naisten mielestä 30 yksittäiseen matkaan oikeuttava lipputyyppi. Ympäryskunnissa nuorinta ikäryhmää lukuun ottamatta puoli vuotta voimassa olevaa 20 matkustuspäivän lippua pidettiin kiinnostavampana kuin kolmen kuukauden ja 30 matkustuspäivän lippua.

Toteutetun kyselytutkimuksen sekä ryhmäkeskustelujen perusteella joukkoliikenteen lippuvalikoimaan erityisesti satunnaismatkustajille suunnatuksi lipputyypiksi suositellaan matkustuspäiviin oikeuttavaa lipputyyppeä. Lippu oikeuttaa kokonaisuin matkustuspäiviin, joiden kesto on kalenterivuorokauden mittainen. Lipun voimassaoloaika on kolme kuukautta, ja matkustaja voi ostaa lippuun joko 10, 20 tai 30 matkustuspäivää matkustustarpeestaan riippuen. Matkustuspäivän hinta on edullisin, kun lippuun ladataan kerralla 30 päivää. Lipputyyppeä suositellaan sekä kaupungin sisäisen että seudullisen joukkoliikenteen lippuvalikoimaan. Lippu on haltijakohtainen, mutta työsuhdelippusovelluksena henkilökohtainen. Työsuhdelipuksi matkustuspäiviin oikeuttava lipputyyppi soveltuisi hyvin, sillä nykyisin työsuhdelipuiksi soveltuvat lipputyypit ovat lähinnä päivittäiseen matkustukseen suunnattuja. Nämä eivät houkuttele hintatasonsa vuoksi joukkoliikennettä satunnaisesti käyttäviä.

Tutkimuksessa arvioitiin myös matkustuspäiviin oikeuttavan lipun käyttäjämäärää. Arvioissa oletettiin, että lipun hankkisi Tampereella 40–50 % sekä ympäryskunnissa 30–40 % siitä kiinnostuneista. Tällöin noin 10–12 % tamperelaisesta autollisesta ja 8–11 % autottomasta aikuisväestöstä ottaisi lipun käyttöön. Lipulla olisi yhteensä 15 000–19 000 käyttäjää. Ympäryskuntien osalta tarkasteltiin vain autollista aikuisväestöä, joista arvion mukaan 13–17 % hankkisi lipun. Lipulla olisi seutuliikenteessä tällöin 9 000–12 000 käyttäjää. Uusia matkoja joukkoliikenteessä tehtäisiin uuden lipputyypin myötä Tampereella 418 000–523 000 ja ympäryskunnissa 316 000–421 000 matkaa vuodessa. Matkojen lisäys olisi Tampereella hie-man alle 2 % ja seutuliikenteessä 12–16 %. Sekä Tampereella että ympäryskunnissa käyttäjiä ja uusia matkoja tulisi todennäköisesti tässä esitettyjä arvioita enemmän, sillä arviot on tehty aikuisväestölle.

Tutkimuksen tulosten perusteella lippuvalikoimaan suositellaan lisäksi lisättäväksi kimpplaippu ja tapahtumalippu. Kimppalippu on kertalippu enintään neljän hengen ryhmälle. Lippu on tarkoitettu sekä kaupungin sisäiseen että seudulliseen joukkoliikenteeseen, joskin seudullisen lipun hinta on korkeampi. Kaupungin sisäisessä joukkoliikenteessä lipun voi ostaa vain ennakoon, jotta maksutapahtuma linja-autossa olisi mahdollisimman sujuva. Seudullisessa joukkoliikenteessä sen sijaan on tärkeää, että lipun voi ostaa myös ajoneuvosta. Tapahtuma-

lippu on yhteistyössä eri tapahtumajärjestäjien kanssa toteutettava tapahtuman pääsylippu, joka lisäksi oikeuttaa kahteen matkaan kaupungin sisäisessä joukkoliikenteessä ennen ja jälkeen tapahtuman. Korotus nykyisiin pääsylippujen hintoihin tulee olla melko pieni, jotta lippu olisi mahdollisimman houkutteleva.

### **Useilla maksutapavaihtoehdoilla parannetaan palvelutasoa**

Uusien lipputyypin kehittämisen lisäksi maksutapavaihtoehtoja on tulevaisuudessa tarvetta kehittää. Matkan maksutapa ei saisi olla este joukkoliikenteen käytölle, vaan useiden eri vaihtoehtojen tulisi houkuttaa joukkoliikenteen käyttöön. Nykyään monet käytännön asiat hoidetaan internetin välityksellä, ja myös matkakortin lataaminen voisi kuulua näihin palveluihin. Myös matkakortin suoraveloitus olisi monien matkustajien mielestä toivottava maksutapavaihtoehto.

Joukkoliikennematkustuksen laskuttaminen jälkikäteen herätti tutkimuksessa kiinnostusta, joten sen mahdollisuuksien tarkempi selvittäminen on perusteltua. Laskutusvaihtoehdossa matkustaja voisi käyttää matkakorttiaan tarpeensa mukaan ja saisi myöhemmin laskun tekemistään matkoista. Jälkikäteen laskutettavana matkan hintaa olisi mahdollisuus porrastaa matkojen määrän mukaan – mitä enemmän matkustaja on matkustanut, sitä edullisemmaksi matkan hinta muotoutuu. Lasku matkoista lähetettäisiin matkustajalle esimerkiksi kerran kuussa tai saldon ylittäessä ennalta määritellyn rajan, esimerkiksi 20 euroa.

Tulevaisuudessa on myös tarvetta uusille sovelluksille, kuten niin sanotulle mobiililipulle, jossa matkapuhelinta käytetään matkakorttina. Tämän tutkimuksen tulosten mukaan siihen ei vielä tällä hetkellä ole erityistä kiinnostusta. Kiinnostus voi kuitenkin lisääntyä sopivien puhelinmallien yleistyessä, jolloin yhä useammalla on mahdollisuus mobiililipun käyttöön.

### **Joukkoliikenteen markkinointia tulisi lisätä**

Tutkimuksen yhteydessä ilmeni, että joukkoliikenteen lippuvalikoimasta tiedottamista olisi tarkoituksenmukaista lisätä. Auton haltijoille kyselytutkimuksessa esitettyjen väittämien perusteella nykyisin tarjolla olevia lippuvaihtoehtoja ei tunneta erityisen hyvin. Lisäksi joukkoliikenteen monet käsitteet, kuten arvolippu, jäivät epäselviksi. Myös lipun haltijakohtaisuus on monille matkustajille epäselvä käsite. Kaikki matkustajat eivät tiedä, että haltijakohtaista lippua voivat käyttää esimerkiksi kaikki perheenjäsenet. Tutkimuksessa ilmeni lisäksi, etteivät monet vastaajat tienneet lähes kaikkien Tampereen sisäisten lippujen olevan haltijakohtaisia. Lippujen haltijakohtaisuus on merkittävä etuus, joten siitä tulisi tiedottaa enemmän.

Tiedotus on erittäin olennaista paitsi lippuvalikoiman, myös yleisemmin joukkoliikennepalvelujen ja -tarjonnan osalta. Kynnys joukkoliikennematkan tekemiseen voi olla suuri sellaisella matkustajalla, joka ei ole aiemmin matkustanut joukkoliikenteessä. Tätä kynnystä tulisi pienentää sekä riittävän yksinkertaisella järjestelmällä että myös runsaalla tiedottamisella ja markkinoinnilla.

### **Uudet lipputyypit yhtenä keinona lisätä joukkoliikenteen käyttöä**

Tutkimuksen tulosten perusteella auton haltijoiden keskuudessa on kiinnostusta joukkoliikennettä kohtaan ja on todennäköistä, että satunnaisesti matkustavien joukkoliikenteen käyt-

töä voidaan lisätä uusilla lipuilla. Uusien lipputyyppeiden lisäksi tarvitaan kuitenkin myös muita joukkoliikenteen houkuttelevuutta lisääviä toimenpiteitä. Joukkoliikenteen käytön lisäämiseksi ja lisääntyvän yksityisautoilun aiheuttamien ongelmien ratkaisemiseksi tarvitaan pitkäjänteisiä joukkoliikenteen palvelutason parantamistoimia.

Sekä tässä tutkimuksessa että useissa aiemmissa selvityksissä on noussut esiin oman auton nopeus verrattuna joukkoliikenteeseen. Monet olisivat valmiita käyttämään joukkoliikennettä useammin, jos sitä nopeutettaisiin eri keinoin. Näitä keinoja ovat muun muassa bussikaistat, liikennevaloetudet ja uudet reittivaihtoehdot. Lisäksi joukkoliikenteen aikataulut vaikuttavat monella valintaan oman auton ja linja-auton välillä. Aikataulumuutoksilla ja tiheämmillä vuoroväleillä voidaankin lisätä joukkoliikenteen käyttöä tietyillä alueilla.

Auton haltijoiden joukossa on niin kutsuttuja vannoutuneita autoilijoita, joiden houkuttelevaaminen ja kannustaminen joukkoliikenteen käyttäjiksi on hyvin vaikeaa. Hinnalla ei usein ole suurta vaikutusta heidän kulkutapavalintaansa, joten edullisilla lipputyypeillä tai jopa kokonaan maksuttomalla joukkoliikenteellä ei heitä saada joukkoliikenteen käyttäjiksi. Toisaalta niiden autollisten osuus, jotka eivät käytä joukkoliikennettä ollenkaan, on suhteellisen pieni.

Eräänä kehittämiskohteenä on nähtävä myös valtion joukkoliikennematkustukseen suuntaamat tukimuodot. Tällä hetkellä tuki kohdistuu säännölliseen työ- ja koulumatkaliikenteeseen, minkä vuoksi tukea saa vain tiettyihin lipputyyppeihin. Nämä lipputyypit ovat lähinnä päivittäiseen matkustukseen suunnattuja. Tuki tulisikin ulottaa myös satunnaisesti matkustaville suunnattuihin lippuihin, kuten tässä tutkimuksessa suositeltuun matkustuspäiviin oikeuttavaan lipputyyppiin.

## LÄHTEET

- Alamäki 2007. V. Alamäki Oy:n internet-sivusto. [[www.v-alamaki.fi](http://www.v-alamaki.fi)] Luettu 14.4.2007.
- Boyer, K. 1997. Principles of Transportation Economics. Michigan State University. 403 s.
- Buscom 2007. Buscom Oy:n internet-sivusto. [[www.buscom.fi](http://www.buscom.fi)] Luettu 4.4.2007.
- City of Perth 2007. Perthin kaupungin internet-sivusto. [[www.cityofperth.wa.gov.au/](http://www.cityofperth.wa.gov.au/)] Luettu 4.4.2007.
- Forsblom, M. & Happonen, H. 2006. Sosiaalinen turvallisuus suurten ja keskisuurten kaupunkien joukkoliikenteessä. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 53/2006. Liikenne- ja viestintäministeriö. Helsinki. 98 s.
- Fujii, S. & Kitamura, R. 2003. What does a one-month free bus ticket do to habitual drivers? An experimental analysis of habit and attitude change. Transportation 30: 81-95. 2003. 15 s.
- Glaister, S. 1981. Fundamentals of Transport Economics. New York. 194 s.
- Göteborgs Stad 2007. Göteborgin kaupungin internet-sivusto. [[www.goteborg.se](http://www.goteborg.se)] Luettu 14.4.2007.
- Hintikka, S. 2006. Vaikutusten arvioinnin kehittäminen seudullisessa liikennemallissa. Tutkimusraportti 61. Liikenne- ja kuljetustekniikan laitos, Tampereen teknillinen yliopisto. Tampere. S. 82-83.
- HKL 2007. Helsingin kaupungin liikennelaitoksen internet-sivusto. [[www.hel.fi](http://www.hel.fi)] Luettu 29.3.2007.
- HLT 2006. Henkilöliikennetutkimus 2004-2005. Liikenne- ja viestintäministeriö, Tiehallinto, Ratahallintokeskus, WSP LT-Konsultit Oy. Helsinki. Tutkimuksen päätulokset myös internet-sivustona [[www.hlt.fi](http://www.hlt.fi)]
- Kalenoja, H. 2005a. Liikenteen nykytila Tampereen seudulla. TASE 2025 – Tampereen seudun liikenne. Liikenne- ja viestintäministeriö, Tiehallinto, Ratahallintokeskus, Pirkanmaan liitto, Kangasalan kunta, Lempäälän kunta, Nokian kaupunki, Pirkkalan kunta, Tampereen kaupunki, Vesilahden kunta, Ylöjärven kaupunki. 35 s.
- Kalenoja, H. 2005b. Liikenteen nykytila Tampereen seudulla. TASE 2025 -tutkimuksen aineisto.
- Kalenoja, H. & Hintikka, S. & Häyrynen, J-P. & Vihanti, K. 2006a. Joukkoliikennematkan eri osien painoarvoja. Käyttäjärühmäkohtaisia tuloksia matkan eri osien arvostuksesta keski-suurissa kaupungeissa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 32/2006. Liikenne- ja viestintäministeriö. Helsinki. 124 s.
- Kalenoja, H. & Hintikka, S. & Häyrynen, J-P. & Vihanti, K. 2006b. Joukkoliikennematkan eri osien painoarvoja. Tutkimuksen aineisto.

Karasmaa, N. 2000. Joukkoliikenteen kysyntä ja siihen vaikuttavat tekijät. Teoksessa: Joukkoliikenne Suomen liikennejärjestelmän osana. Teknillistieteelliset akatemit 2000:1. Helsinki. s. 29–48.

Kiiskilä, K. 2000. Asenteet matkustuskäyttäytymisen selittäjänä. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 38/2000. Liikenne- ja viestintäministeriö. Helsinki. 267 s.

Kiiskilä, K. 1999. Liikenneskenaariot 2025. Yksilön arvot, asenteet ja matkustuskäyttäytyminen tulevaisuudessa. Liikenneministeriön julkaisuja 49/99. Liikenneministeriö. Helsinki. 168 s.

Koskiliinat 2007a. Koskiliinat Oy:n internet-sivusto. [www.koskiliinat.fi]. Luettu 4.4.2007.

Koskiliinat 2007b. Koskiliinat Oy:n rahastusajomestari Jukka-Matti Mikkola. Puhelinkeskustelu 30.3.2007.

Laine, T. & Heltimo, J. & Granberg, M. & Taskinen, J. 2005. Autoilijat joukkoliikenteessä. Asenteiden ja kokemusten merkitys kulkutavan valinnassa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 86/2005. Liikenne- ja viestintäministeriö. Helsinki. 94 s.

Levomäki, I. 1998. Arvojen moninaisuus tietoyhteiskunnassa. Sitra 178. Helsinki. 47 s.

Litman, T. 2004. Transit Price Elasticities and Cross-Elasticities. Victoria Transport Policy Institute. 17 s.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2001. Vapaa Vyöhyke - Maksuton keskustajoukkoliikenne. LYYLI-raporttisarja 26. Liikenne- ja viestintäministeriö. Helsinki. 33 s.

Liikenneministeriö 1991. Kaupunkien joukkoliikenteen palvelutaso. Liikenneministeriön julkaisuja 16/1991. Helsinki. 42s.

Lindqvist, T. 2005. Införande av nolltaxa inom kollektivtrafiken i Norsjö kommun. Förutsättningar. Examensarbete. Luleå tekniska universitet, Institutionen för Samhällsbyggnad. 63 s.

Mariehamns stad 2007. Maarianhaminan kaupungin internet-sivusto. [www.mariehamn.aland.fi/] Luettu 11.6.2007.

Matkahuolto 2007. Oy Matkahuolto Ab:n internet-sivusto. [www.matkahuolto.fi] Luettu 12.4.2007.

Ojala, J. & Pursula, M. 1994. Taajamien joukkoliikenteen suunnittelu ja hoito. Teknillinen korkeakoulu, Liikennetekniikka, Opetusmoniste 13. Teknillinen korkeakoulu ja Suomen Paikallisliikenneliitto ry. Espoo. 238 s.

Oulun kaupunki 2007. Oulun kaupungin internet-sivusto. [www.ouka.fi]. Luettu 4.4.2007.



Pesonen, H. & Moilanen, P. & Tervonen, J & Weiste, H. 2006. Joukkoliikenteen palvelutasotekijöiden arvottaminen. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 36/2006. Liikenne- ja viestintäministeriö. Helsinki. 74 s.

RIL 2005. Liikenne ja väylät I. RIL 165-1. Suomen Rakennusinsinöörien Liitto ry. Helsinki. S. 297-302.

Sinisalo, E. 2006. Joukkoliikenteen käytön edistäminen työmatkoilla. Tutkimusraportti 62. Liikenne- ja kuljetustekniikan laitos, Tampereen teknillinen yliopisto. Tampere. 124 s.

SL 2007a. AB Storstockholms Lokaltrafik, internet-sivusto. [www.sl.se] Luettu 18.4.2007.

SL 2007b. AB Storstockholms Lokaltrafik, årsberättelse för 2006. Luettavissa myös internetissä [http://www.sl.se/upload/rapporter/uploads/SL\_arsberattelse\_2006.pdf]

Tampereen kaupunki 2007a. Tampereen kaupungin joukkoliikenteen internet-sivusto. [www.tampere.fi/joukkoliikenne]. Luettu 12.4.2007.

Tampereen kaupunki 2007b. Ennakkotieto Tampereen kaupungin joukkoliikenteen vuoden 2006 toimintakertomuksesta.

Tampereen kaupunki 2005. Tampereen kaupungin liikennelaitoksen toimintakertomus 2005. Luettavissa myös internetissä [www.tampere.fi/tkl/tkl\_toimintakertomus05.pdf].

TfL 2007a. Transport for London, internet-sivusto. [www.tfl.gov.uk] Luettu 20.4.2007.

TfL 2007b. London Travel Report 2006. Transport for London. Luettavissa myös [http://www.tfl.gov.uk/londontravelreport]

Tilastokeskus 2007a. Väestö sukupuolen mukaan kunnittain 31.12.2006. Tilastokeskuksen internet-sivusto. [www.tilastokeskus.fi] Luettu 29.3.2007.

Tilastokeskus 2007b. Maailman suurimmat kaupungit. Tilastokeskuksen internet-sivusto. [www.tilastokeskus.fi] Luettu 14.5.2007.

Transperth 2007. Transperthin internet-sivusto. [www.transperth.wa.gov.au]. Luettu 4.4.2007.

TRRL 1980. The Demand for Public Transport. Report of the International Collaborative Study of the Factors Affecting Public Transport Patronage. Transport and Road Research Laboratory. Crowthorne. 242 s.

Turun kaupunki 2007. Turun kaupungin joukkoliikennetoimiston internet-sivusto. [www.bussit.turku.fi] Luettu 13.4.2007.

Voltti, V. & Karasmaa, N. 2006. Kulikutapojen rinnakkaiskäyttö ja siirtymäpotentiaali. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 21/2006. Liikenne- ja viestintäministeriö. Helsinki. 74 s.

Voltti, V. & Luoma, M. 2007. Liikkujaryhmät suomalaisissa kaupungeissa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 9/2007. Liikenne- ja viestintäministeriö. Helsinki. 92 s.

VVS 2007. Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart, internet-sivusto. [[www.vvs.de](http://www.vvs.de)] Luettu 16.4.2007.

Väinö Paunu 2007. Väinö Paunu Oy:n internet-sivusto. [[www.paunu.fi](http://www.paunu.fi)] Luettu 12.4.2007.

Västtrafik 2007. Västtrafik, internet-sivusto. [[www.vasttrafik.se](http://www.vasttrafik.se)] Luettu 14.4.2007.

YTV 1999. Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen lippujen hintajoustoselvitys. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 1999:7. Helsinki 1999. 71 s.

YTV 2007. Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV:n internet-sivusto. [[www.ytv.fi](http://www.ytv.fi)] Luettu 29.3.2007.

**LIITELUETTELO**

Liite 1	Kyselytutkimuksen saatekirje
Liite 2	Kyselylomake Pirkkalassa asuville
Liite 3	Kyselylomake muiden kuntien asukkaille
Liite 4	Kartta kyselyyn valituista postinumeroalueista
Liite 5	Ryhmäkeskusteluissa käsiteltävät lipputyypit



## Joukkoliikennetutkimus autoa käyttäville

9.5.2007

Hyvä vastaanottaja,

Tampereen seudun joukkoliikenteen lippujärjestelmää ollaan parhaillaan kehittämässä ja teidät on valittu mukaan lippuvalikoimaa koskevaan tutkimukseen. Lippuvalikoiman kehittämiseksi tarvitaan tietoa seudun asukkaiden näkemyksistä. Tutkimus on osa liikenne- ja viestintäministeriön joukkoliikenteen tutkimusohjelmaa. Tutkimuksen toteuttaa Tampereen teknillinen yliopisto yhteistyössä Tampereen kaupungin kanssa. Tutkimus tehdään Tampereella, Kangasalla, Lempäälässä, Nokialla, Pirkkalassa ja Ylöjärvellä.

Tutkimus on tarkoitettu kaikille vastaajille riippumatta siitä, kuinka usein he käyttävät joukkoliikennettä. Vaikka ette juuri koskaan käyttäisi joukkoliikennettä, toivomme teidän silti vastaavan kyselyyn, sillä lippuvalikoiman kehittämiseksi myös teidän toiveenne ovat tärkeitä. Tutkimuksen kannalta myös joukkoliikenteen säännöllisten matkustajien näkemykset ovat tärkeitä, sillä lippuvalikoiman tulisi tarjota sopivia lippuvaihtoehtoja erityyppisille matkustajille.

Tutkimuslomakkeessa kysymme teiltä muutamia liikkumiseen liittyviä taustatietoja ja pyydämme teiltä arviota joidenkin uusien lippuvaihtoehtojen houkuttelevuudesta. Voitte antaa lomakkeella myös muuta palautetta joukkoliikennepalvelujen parantamiseksi Tampereen seudulla. Tuloksia käytetään lippuvalikoiman ja joukkoliikennepalvelujen kehittämisessä. Lomakkeen täyttämiseen kuluu aikaa noin 15 minuuttia.

**Pyydämme teitä palauttamaan lomakkeen oheisessa vastauskuoreessa tai vastaamaan kyselyyn internetissä ([www.tut.fi/liku/lippuvalikoima](http://www.tut.fi/liku/lippuvalikoima)) 23.5.2007 mennessä.**

Kaikkien vastanneiden kesken arvotaan 3 kappaletta 90 vrk:n kausilippuja Tampereen kaupungin sisäiseen joukkoliikenteeseen (arvo 115 euroa) tai 30 vrk:n kaupunkiseutulippuja seudulliseen liikenteeseen (arvo 67 euroa). Lisäksi palkintoina arvotaan 3 Väinö Paunu Oy:n lahjakorttia, jotka oikeuttavat menopaluumatkaan Paunun pikavuoroilla. Palkintoina arvotaan myös 10 kahden elokuvalipun lippupakettia Finnkinon elokuvateattereihin.

Vaivannäöstänne ja osallistumisestanne etukäteen kiittäen,

Mika Periviita  
joukkoliikennepäällikkö  
Tampereen kaupunki

Jorma Mäntynen  
professori  
Tampereen teknillinen yliopisto

**Miksi tutkimus tehdään?**

Tutkimuksen tavoitteena on kartoittaa auton haltijoiden nykyistä joukkoliikenteen käyttöä sekä heidän näkemyksiään esitetyistä uusista lipputyypeistä. Tutkimuksen avulla pyritään kehittämään uusia lipputyyppejä, jotka vastaisivat matkustajien tarpeita.

**Miten tuloksia käsitellään?**

Tulokset käsitellään keskiarvoja sisältävinä taulukoina ja kaavioina. Niistä ei voi päätellä kenenkään yksittäisen henkilön vastauksia tai henkilöllisyyttä. Nimi- ja osoitetiedot poistetaan aineistosta heti kyselyn postituksen jälkeen, eikä niitä käytetä mihinkään muuhun tarkoitukseen.

**Miten teidät on valittu tutkimukseen?**

Joukkoliikennetutkimukseen osallistujat on valittu sattumanvaraisesti Ajoneuvohallintokeskuksen tietokannasta postinumeroalueittain siten, että otannassa on yhtä suuri osuus eri-ikäisiä auton haltijoita kuin alueella on muutenkin. Tutkimukseen on poimittu yhteensä 3 000 vastaajaa Tampereen seudun eri kunnista.

On tärkeää, että mahdollisimman moni vastaisi tutkimukseen. Kukin vastaaja edustaa tutkimuksessa omaa vastaajaryhmäänsä. Vastausten perusteella muodostetaan kuva ryhmän matkustustottumuksista ja joukkoliikennetarpeista. Jokainen tutkimuksen ulkopuolelle jäävä vastaus heikentää siten tutkimuksen luotettavuutta. Vaikka ette terveydentilanne vuoksi tai muista syistä voisi tai haluaisi käyttää joukkoliikennettä, pyydämme teitä silti vastaamaan niiltä osin kuin se on mahdollista.

**Mihin tutkimuksen tuloksia käytetään?**

Tutkimuksen tuloksia käytetään joukkoliikenteen lippuvalikoiman ja joukkoliikennepalveluiden kehittämisessä. Tavoitteena on laajentaa joukkoliikenteen lippuvalikoi-  
maa tulevaisuudessa siten, että se tarjoaisi edullisia matkustusmahdollisuuksia myös niille matkustajille, jotka eivät käytä joukkoliikennettä säännöllisesti. Lippujärjestelmää on tavoitteena kehittää siten, että se rohkaisisi seudun asukkaita matkustamaan nykyistä useammin joukkoliikenteellä.

**Lisätietoja**

Antamanne vastaukset käsitellään luottamuksellisina Tampereen teknillisessä yliopistossa. Tietosuojalaki takaa, että tietoja ei luovuteta sellaisessa muodossa, että niistä voisi päätellä kenenkään henkilöllisyyttä. Tutkimukseen osallistuneilla on oikeus tarkistaa tietokantaan kerätyt tiedot Tampereen teknillisestä yliopistosta (Korkeakoulunkatu 8, 33720 Tampere, p. (03) 3115 3189).

Lisätietoja tutkimuksesta saa Tampereen teknillisestä yliopistosta:

- erikoistutkija Hanna Kalenoja, p. (03) 3115 3436
- tutkimusapulainen Terhi Svenns, p. (03) 3115 3189

**Osoitetietolähde**

Tietopalvelut, Ajoneuvohallintokeskus, PL 120, 00101 Helsinki.

Tiedot on poimittu järjestelmästä toukokuussa 2007.

15. Seuraavassa on esitetty joitain uusia joukkoliikennematkan maksutapavaihtoehtoja, joita ei tällä hetkellä ole tarjolla. Kuinka kiinnostavina pidätte maksutapoja ja kuinka todennäköisesti käyttäisitte niitä?

erittäin kiinnostava, todennäköisesti käyttäisin

melko kiinnostava, voisin ehkä käyttää

ei erityisen kiinnostava, en ehkä käyttäisi

ei lainkaan kiinnostava, en varmasti käyttäisi

Matkakortin nettilataus

Matkakortin voi ladata myös internetissä luottokorttia tai verkkopankkia käyttäen. Matkakortin uusi saldo päivittyy kortille näytettäessä sitä seuraavan kerran bussin lukijalaitteessa. Hinnat pysyvät ennallaan eikä lataamisesta aiheudu lisämaksuja.

Mobiililippu

Matkapuhelin toimii bussikorttina nykyisen matkakortin tapaan. Matkakortin tiedot tallentuvat puhelimen sirulle ja puhelimen kautta voi ladata lisää rahaa arvolippuun tai uuden kausilipun. Hinta veloitetaan puhelinlaskussa. Hinnat pysyvät ennallaan.

Matkakortin suoraveloitus

Valitsemanne lippu päivittyy automaattisesti matkakorttiin edellisen kuluttua loppuun. Lipun hinta laskutetaan suoraveloituksena pankkitililtä. Suoraveloituksesta tehdään kirjallinen sopimus. Hinnat pysyvät nykyisellään.

Matkan pituudesta riippuva hinta

Matkakortti leimataan lukijalaitteessa sekä bussiin noustaessa että siitä poistuttaessa. Matkan hinta määräytyy matkan pituuden mukaan. Tällöin lyhyet matkat olisivat edullisempia. Lipulla voisi matkustaa koko Tampereen seudun alueella.

16. Kiinnostaisiko teitä Pirkkalan kunnan sisäisen liikenteen lippu?

☐ minulla ei ole tarvetta Pirkkalan sisäisen liikenteen lipulle

☐ olisin kiinnostunut hankkimaan 30 vrk:n kausilipun, jonka hinta olisi 40 e

☐ olisin kiinnostunut hankkimaan 30 matkan lipun, joka olisi voimassa 3 kk ja jonka hinta olisi 37 e

☐ olisin kiinnostunut muunlaisesta lipusta, minkälaisesta?

Voitte halutessanne antaa palautetta tai kehitysehdotuksia Tampereen seudun joukkoliikenteen lippuvalikoimasta tai seudun joukkoliikennepalveluista. Joukkoliikennetarjontaa koskeva palaute toimitetaan joukkoliikenteen suunnittelijoille ja liikennöitsijöille.

Kiitos vastauksestanne! Palauttakaa lomake vastauskuoressa. Laittakaa kuoreen myös arvontalomake, jos haluatte osallistua arvontaan.

Tampereen seudun  
joukkoliikennetutkimus  
2007

1. Sukupuolenne?

☐ mies

☐ nainen

2. Ikänne?

☐ alle 18 v.

☐ 18 – 29 v.

☐ 30 – 44 v.

☐ 45 – 54 v.

☐ 55 – 64 v.

☐ yli 64 v.

3. Kotikuntanne?

4. Tämänhetkinen päätoimenne?

☐ käyn ansiotyössä

☐ olen yrittäjä

☐ olen kotiäiti, koti-isä tai vanhempainlomalla

☐ olen työtön

☐ olen opiskelija tai koululainen

☐ olen eläkkeellä

☐ suoritan varusmiespalvelusta

☐ muu, mikä?

5. Minkä tyyppisessä talossa asutte?

☐ kerrostalo

☐ rivitalo

☐ omakotitalo

☐ paritalo

☐ muu, mikä?

10. Kuinka usein teette yleensä matkoja talviaikana seuraavilla kulkutavoilla Tampereen seudulla?

päivittäin tai lähes päivittäin

2 – 3 kertaa viikossa

kerran viikossa

2 – 3 kertaa kuukaudessa

kerran kuussa tai harvemmin

en koskaan

henkilöautolla kuljettajana

henkilöautolla matkustajana

linja-autolla

kävelen

polkupyörällä

muulla, millä?

Liite 2 (1/4)

11. Millä lipputyypillä yleensä maksatte joukkoliikennematkanne?

A. Tampereen kaupungin sisäiset matkat

☐ en tee Tampereen kaupungin sisäisiä matkoja linja-autolla

☐ kertamaksulla

☐ arvolipulla

☐ työmatkalipulla (30 vrk / 50 matkaa)

☐ 30 vuorokauden kausilipulla

☐ 90 vuorokauden kausilipulla

☐ 180 vuorokauden kausilipulla

☐ seutulipulla

☐ muulla lipulla, millä? \_\_\_\_\_

B. Tampereen kaupunkiseudun seudulliset matkat

☐ en tee seudullisia matkoja linja-autolla

☐ kertamaksulla

☐ seutulipulla

☐ 22 matkan sarjalipulla

☐ 44 matkan sarjalipulla

☐ muulla lipulla, millä? \_\_\_\_\_

12. Mistä saatte yleensä tietoa joukkoliikenteen aikatauluista Tampereen seudulla matkustaessanne?

☐ en käytä aikatauluja

☐ aikataulukirjasta

☐ linjakohtaisesta paperiaikataulusta

☐ pysäkkiaikataulusta pysäkillä

☐ PARAS-aikataulunäytöstä pysäkillä

☐ Repa Reittipias –palvelusta internetissä

☐ linjakohtaisesta aikataulusta internetissä

☐ pysäkkiaikataulusta internetissä

☐ Nysse tulee tai Pysäkkimies –palvelusta puhelimella

☐ Johonki-infopalvelusta

☐ matka.fi –palvelusta internetissä

☐ muualta, mistä? \_\_\_\_\_

13. Alla on esitetty väittämiä Tampereen seudun joukkoliikenteestä. Rastittakaa vaihtoehdoista sopivin sen mukaan, oletteko väittämästä samaa mieltä vai eri mieltä.

	täysin samaa mieltä	jokseenkin samaa mieltä	jokseenkin eri mieltä	täysin eri mieltä
Tunnen joukkoliikennetarjonnan kotini läheisyydessä hyvin.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Linja-autolla matkustaminen on Tampereen seudulla mielestäni edullista.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kävelyetäisyys kotoani lähimmälle pysäkillä on liian pitkä.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kotini läheisyydestä kulkevien bussilinjojen vuoroväli on tarpeisiini sopiva.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bussilinjoja on omiin matkustustarpeisiini nähden riittävästi tarjolla.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kuljettajat ovat ystävällisiä ja heiltä saatu asiakaspalvelu on tasokasta.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Oma auto on minulle nopeampi kulutapa kuin linja-auto.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tunnen Tampereen seudun joukkoliikenteen lippuvalikoiman hyvin.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jos bussiliikennettä nopeutettaisiin esim. kaistajärjestelyin ja liikennevaloetuuksin, käyttäisin sitä useammin.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En mielelläni matkusta linja-autolla Tampereen seudulla.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

14. Seuraavassa on kuvattu uudenlaisia lipputyyppejä, joita seudun lippuvalikoimassa ei tällä hetkellä ole. Kuinka kiinnostavina pidätte uusia lippuvaihtoehtoja ja kuinka todennäköisesti hankkisitte kyseisen lipputyypin itsellenne, mikäli se tulisi myyntiin? Tampereen hinta on lipulle, jolla voi matkustaa vain Tampereen kaupungin sisäisessä liikenteessä, ja seudun hinta lipulle, joka käy seudun muidenkin kuntien liikenteessä. Tarkempi kuvaus kustakin lippuvaihtoehdosta on esitetty kyselyn liitteessä.

Esimerkkejä nykyisistä lipunhinnoista:  
- kertalippu Tampereen sisäisessä liikenteessä 2 e  
- matka arvolipulla Tampereella 1,40 e  
- 30 vrk:n kausilippu Tampereella 44 e  
- työmatkalippu (30vrk/50 matkaa), Tampere 38 e  
- seutulippu 55 e

erittäin kiinnostava, todennäköisesti hankkisin

melko kiinnostava, ehkä hankkisin

ei erityisen kiinnostava, en ehkä hankkisi

ei lainkaan kiinnostava, en varmasti hankkisi

1. Kello 9 -lippu

30 vuorokauden kausilippu. Voimassa kaikkina muina aikoina, paitsi arkisin klo 7–9.  
Hinta: Tampere 35 e, seutu 50 e.

2. Vapaa-ajan kausilippu

30 vuorokauden kausilippu. Voimassa arkisin klo 15–24, viikonloppuisin kaikkina aikoina.  
Hinta: Tampere 30 e, seutu 45 e.

3. Viikonloppulippu

60 vuorokauden kausilippu. Voimassa viikonloppuisin, pe klo 18.00 – su klo 24.00.  
Hinta: Tampere 20 e, seutu 33 e.

4. 3 kk /30 matkustuspäivää

Lippu oikeuttaa 30 vapaasti valittavaan matkustuspäivään 3 kuukauden aikana. Päivän aikana saa tehdä kuinka monta matkaa tahansa.  
Hinta: Tampere 55 e (1,85 e/matkustuspäivä), seutu 65 e (2,15 e/matkustuspäivä).

5. 6 kk /20 matkustuspäivää

Lippu oikeuttaa 20 vapaasti valittavaan matkustuspäivään 6 kuukauden aikana. Päivän aikana saa tehdä kuinka monta matkaa tahansa.  
Hinta: Tampere 50 e (2,50 e/matkustuspäivä), seutu 58 e (2,90 e/matkustuspäivä).

6. Kimppalippu

Kertalippu, jolla voi matkustaa enintään 4 henkilöä. Matkaan sisältyy tunnin vaihto-oikeus.  
Hinta: Tampere 5 e, seutu 8 e.

7. 3 kk /30 matkaa

Lippu sisältää 30 matkaa, voimassa 3 kuukautta. Matkaan sisältyy tunnin vaihto-oikeus.  
Hinta: Tampere 40 e (1,35 e/matka), seutu 50 e (1,65 e/matka).

8. Tapahtumalippu

Pääsylippu esim. jääkiekko-otteluun, teatteriin tai huvipuistoon sisältää 2 linja-automatkaa Tampereen sisäisessä liikenteessä tapahtumapäivänä. Pääsylippujen hinnat olisivat noin 0,50 e nykyisiä kalliimpia.

Valitkaa vielä kolme mielestänne houkuttelevinta lipputyyppiä yllä mainituista vaihtoehdoista:

1. Minun tarpeitani parhaiten vastaa lipputyyppi numero \_\_\_\_\_.

2. Minun tarpeitani toiseksi parhaiten vastaa lipputyyppi numero \_\_\_\_\_.

3. Minun tarpeitani kolmanneksi parhaiten vastaa lipputyyppi numero \_\_\_\_\_.

Liite 2 (2/4)

## Tutkimuslomakkeen kysymyksessä 14 ehdotetut uudet lipputyypit

Useimmille lipputyypeille on annettu erikseen hinnat Tampereen sisäiseen liikenteeseen sekä seutuliikenteeseen. Tampereen sisäinen liikenne tarkoittaa joukkoliikennettä Tampereen kaupungin alueella. Seudullinen liikenne tarkoittaa joukkoliikennettä Tampereen ja ympäryskuntien alueella (Nokia, Ylöjärvi, Kangasala, Lempäälä ja Pirkkala). Jos siis matkustaa esimerkiksi Tampereelta Pirkkalaan, on ostettava seudullinen lippu. Myös matkustamiseen Pirkkalan kunnan sisäisessä liikenteessä tarvitaan seudullinen lippu.

### 1) Kello 9 -lippu



Lippu on voimassa 30 vuorokautta ensimmäisestä käyttökerrasta lukien. Lipulla voi tehdä rajattoman määrän matkoja kaikkina muina aikoina, paitsi arkipäivisin klo 7–9. Lippu on haltijakohtainen eli sitä voi käyttää useampi henkilö, kuitenkin yksi kerrallaan. Hinta Tampereen sisäisessä liikenteessä on 35 euroa, seudullisena lippuna 50 euroa.

### 2) Vapaa-ajan kausilippu



Lippu on voimassa 30 vuorokautta ensimmäisestä käyttökerrasta lukien. Lipulla voi tehdä rajattoman määrän matkoja arkipäivisin klo 15–24 välisenä aikana sekä viikonloppuisin kellonajasta riippumatta. Lippu on haltijakohtainen eli sitä voi käyttää useampi henkilö, kuitenkin yksi kerrallaan. Erillistä yöllistä ei peritä yöaikaan matkustettaessa. Hinta Tampereen sisäisessä liikenteessä on 30 euroa, seudullisena lippuna 45 euroa.

### 3) Viikonloppulippu



Lippu on voimassa 60 vuorokautta ensimmäisestä käyttökerrasta lukien. Lipulla voi tehdä rajattoman määrän matkoja viikonloppuisin, alkaen perjantaina klo 18 ja päättyen sunnuntaina klo 24. Lippu on haltijakohtainen eli sitä voi käyttää useampi henkilö, kuitenkin yksi kerrallaan. Erillistä yöllistä ei peritä yöaikaan matkustettaessa. Hinta Tampereen sisäisessä liikenteessä on 20 euroa, seudullisena lippuna 33 euroa.

### 4) 3 kk / 30 matkustuspäivää



Lippu on voimassa kolme kuukautta ostohetkestä lukien. Lippu oikeuttaa 30 matkustuspäivään, joiden ei tarvitse olla peräkkäisiä. Kukin matkustuspäivä alkaa, kun ensimmäisen kerran nousee bussiin, ja seuraavien 20 tunnin aikana voi tehdä rajattoman määrän matkoja. Lippu on haltijakohtainen eli sitä voi käyttää useampi henkilö, kuitenkin yksi kerrallaan. Hinta Tampereen sisäisessä liikenteessä on 55 euroa, seudullisena lippuna 65 euroa. Yhden matkustuspäivän hinnaksi tulee Tampereella 1,85 euroa ja seutuliikenteessä 2,15 euroa.

### 5) 6 kk / 20 matkustuspäivää



Lippu on muuten sama kuin kohdan 4 lippu (3 kk / 30 matkustuspäivää), mutta tämä lippu on voimassa puoli vuotta ja oikeuttaa 20 matkustuspäivään. Hinta Tampereen sisäisessä liikenteessä on 50 euroa, seudullisena lippuna 58 euroa. Yhden matkustuspäivän hinnaksi tulee Tampereella 2,50 euroa ja seutuliikenteessä 2,90 euroa.

### 6) Kimppalippu



Kimppalippu on kertalippu, jolla voi samanaikaisesti matkustaa yhdestä neljään henkilöä. Matkaan sisältyy tunnin vaihto-oikeus. Hinta Tampereen sisäisessä liikenteessä on 5 euroa, seudullisena lippuna 8 euroa. Yöliikenteessä peritään lisäksi erillinen yöllisä (2 e) kutakin matkustajaa kohti.

### 7) 3 kk / 30 matkaa



Lippu on voimassa kolme kuukautta ja oikeuttaa 30 matkaan. Jokaiseen matkaan sisältyy tunnin vaihto-oikeus. Lippu on haltijakohtainen eli sillä voi maksaa useamman henkilön matkat. Hinta Tampereen sisäisessä liikenteessä on 40 euroa, seudullisena lippuna 50 euroa. Yhden matkan hinnaksi tulee Tampereen sisäisessä liikenteessä 1,35 euroa ja seutuliikenteessä 1,65 euroa.

### 8) Tapahtumalippu



Etukäteen ostettu pääsylippu jääkiekko-otteluun, teatteriin, konserttiin, huvipuistoon, messuille tai muuhun yleisötapahtumaan oikeuttaa kahteen matkaan Tampereen sisäisessä joukkoliikenteessä. Kumpaankin matkaan sisältyy tunnin vaihto-oikeus ja lippu on voimassa tapahtumapäivänä. Pääsylippujen hinnat ovat noin 0,50 euroa nykyisiä korkeampia.



## Nykyisiä joukkoliikennelippuja

### Tampereen sisäinen liikenne Matkan hinta

Kertalippu 2 e

*Arvolipulle voi ladata 20 euroa tai sen kerrannaisia.*

Aikuisten arvolippu 1,40 e

Nuorten arvolippu (12–19-vuotiaat) 1,05 e

Opiskelijan arvolippu 1,05 e

Yli 65-vuotiaan arvolippu klo 9–14 0,70 e

### Kauden hinta

Työmatkalippu (30 vrk / 50 matkaa) 38 e

30 vuorokauden kausilippu 44 e

90 vuorokauden kausilippu 115 e

180 vuorokauden kausilippu 220 e

Opiskelijoille, 12–19-vuotiaille nuorille ja alle 12-vuotiaille lapsille on tarjolla erilliset 30 vuorokauden kausiliput alennettuun hintaan. Lisäksi yöaikaan klo 24.00–4.40 peritään erillinen 2 euron yölisä.

### Seudullinen liikenne

Kertalipun hinta määräytyy matkan pituuden mukaan.

Esimerkiksi	Tampere – Pirkkala	3,20 e
	Tampere – Nokia	3,80 e
	Tampere – Kangasala	4,30 e
	Tampere – Lempäälä	4,90 e
	Tampere – Ylöjärvi	3,80 e

Myynnissä on lisäksi vuoden voimassa olevia 22 ja 44 matkan sarjalippuja, joiden hinta määräytyy valitun matkan pituuden mukaan. 22 matkan sarjalipulla matkustettaessa matkan hinta on 15 % alempi ja 44 matkan sarjalipulla 25 % alempi kuin kertamaksulla maksettaessa.

Tampereen kaupunkiseudun seutulippu, 30 vuorokautta

*Kaupunkiseudun seutulippu on voimassa Tampereen, Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Pirkkalan ja Ylöjärven muodostamalla kaupunkiseudulla. Lippu on henkilökohtainen ja lipun hinta on seuraava:*

Pirkkalassa asuvat	55 e
muiden kuntien asukkaat	67 e

Alle 12-vuotiaat matkustavat seutulienteessä lasten lipulla.

Lisätietoja lippujen hinnoista:

<http://www.tampere.fi/joukkoliikenne/liput/hinnat>

<http://www.matkahuolto.fi/fi/matkapalvelut/hinnat/>

15. Seuraavassa on esitetty joitain uusia joukkoliikennematkan maksutapavaihtoehtoja, joita ei tällä hetkellä ole tarjolla. Kuinka kiinnostavina pidätte maksutapoja ja kuinka todennäköisesti käyttäisitte niitä?

erittäin kiinnostava, todennäköisesti käyttäisin

melko kiinnostava, voisin ehkä käyttää

ei erityisen kiinnostava, en ehkä käyttäisi

ei lainkaan kiinnostava, en varmasti käyttäisi

Matkakortin nettilataus

Matkakortin voi ladata myös internetissä luottokorttia tai verkkopankkia käyttäen. Matkakortin uusi saldo päivittyy kortille näytettäessä sitä seuraavan kerran bussin lukijalaitteessa. Hinnat pysyvät ennallaan eikä lataamisesta aiheudu lisämaksuja.

Mobiililippu

Matkapuhelin toimii bussikorttina nykyisen matkakortin tapaan. Matkakortin tiedot tallentuvat puhelimen sirulle ja puhelimen kautta voi ladata lisää rahaa arvolippuun tai uuden kausilipun. Hinta veloitetaan puhelinlaskussa. Hinnat pysyvät ennallaan.

Matkakortin suoraveloitus

Valitsemanne lippu päivittyy automaattisesti matkakorttiin edellisen kuluttua loppuun. Lipun hinta laskutetaan suoraveloituksena pankkitililtä. Suoraveloituksesta tehdään kirjallinen sopimus. Hinnat pysyvät nykyisellään.

Matkan pituudesta riippuva hinta

Matkakortti leimataan lukijalaitteessa sekä bussiin noustaessa että siitä poistuttaessa. Matkan hinta määräytyy matkan pituuden mukaan. Tällöin lyhyet matkat olisivat edullisempia. Lipulla voisi matkustaa koko Tampereen seudun alueella.

16. Kiinnostaisiko teitä Kangasalan, Lempäälän, Nokian tai Ylöjärven sisäisen liikenteen lippu?

minulla ei ole tarvetta kunnan sisäisen liikenteen lipulle

olisin kiinnostunut hankkimaan 30 vrk:n kausilipun, jonka hinta olisi 50 e

olisin kiinnostunut hankkimaan 30 matkan lipun, joka olisi voimassa 3 kk ja jonka hinta olisi 45 e

olisin kiinnostunut muunlaisesta lipusta, minkälaisesta?

Voitte halutessanne antaa palautetta tai kehitysehdotuksia Tampereen seudun joukkoliikenteen lippuvalikoimasta tai seudun joukkoliikennepalveluista. Joukkoliikennetarjontaa koskeva palaute toimitetaan joukkoliikenteen suunnittelijoille ja liikennöitsijöille.

Kiitos vastauksestanne! Palauttakaa lomake vastauskuoreessa. Laittakaa kuoreen myös arvontalomake, jos haluatte osallistua arvontaan.

Tampereen seudun  
joukkoliikennetutkimus  
2007

1. Sukupuolenne?

mies

nainen

2. Ikänne?

alle 18 v.

18 – 29 v.

30 – 44 v.

45 – 54 v.

55 – 64 v.

yli 64 v.

3. Kotikuntanne?

4. Tämänhetkinen päätoimenne?

käyn ansiotyössä

olen yrittäjä

olen kotiäiti, koti-isä tai vanhempainlomalla

olen työtön

olen opiskelija tai koululainen

olen eläkkeellä

suoritan varusmiespalvelusta

muu, mikä?

5. Minkä tyyppisessä talossa asutte?

kerrostalo

rivitalo

omakotitalo

paritalo

muu, mikä?

10. Kuinka usein teette yleensä matkoja talviaikana seuraavilla kulkutavoilla Tampereen seudulla?

päivittäin tai lähes päivittäin

2 – 3 kertaa viikossa

kerran viikossa

2 – 3 kertaa kuukaudessa

kerran kuussa tai harvemmin

en koskaan

henkilöautolla kuljettajana

henkilöautolla matkustajana

linja-autolla

kävelen

polkupyörällä

muulla, millä?

Liite 3 (1/4)

11. Millä lipputyypillä yleensä maksatte joukkoliikennematkanne?

A. Tampereen kaupungin sisäiset matkat

☐ en tee Tampereen kaupungin sisäisiä matkoja linja-autolla

☐ kertamaksulla

☐ arvolipulla

☐ työmatkalipulla (30 vrk / 50 matkaa)

☐ 30 vuorokauden kausilipulla

☐ 90 vuorokauden kausilipulla

☐ 180 vuorokauden kausilipulla

☐ seutulipulla

☐ muulla lipulla, millä? \_\_\_\_\_

B. Tampereen kaupunkiseudun seudulliset matkat

☐ en tee seudullisia matkoja linja-autolla

☐ kertamaksulla

☐ seutulipulla

☐ 22 matkan sarjalipulla

☐ 44 matkan sarjalipulla

☐ muulla lipulla, millä? \_\_\_\_\_

12. Mistä saatte yleensä tietoa joukkoliikenteen aikatauluista Tampereen seudulla matkustaessanne?

☐ en käytä aikatauluja

☐ aikataulukirjasta

☐ linjakohtaisesta paperiaikataulusta

☐ pysäkkiaikataulusta pysäkillä

☐ PARAS-aikataulunäytöstä pysäkillä

☐ Repa Reittipias –palvelusta internetissä

☐ linjakohtaisesta aikataulusta internetissä

☐ pysäkkiaikataulusta internetissä

☐ Nysse tulee tai Pysäkkimies –palvelusta puhelimella

☐ Johonki-infopalvelusta

☐ matka.fi –palvelusta internetissä

☐ muualta, mistä? \_\_\_\_\_

13. Alla on esitetty väittämiä Tampereen seudun joukkoliikenteestä. Rastittakaa vaihtoehdoista sopivin sen mukaan, oletteko väittämästä samaa mieltä vai eri mieltä.

täysin samaa mieltä

jokseenkin samaa mieltä

jokseenkin eri mieltä

täysin eri mieltä

Tunnen joukkoliikennetarjonnan kotini läheisyydessä hyvin.

☐

☐

☐

☐

Linja-autolla matkustaminen on Tampereen seudulla mielestäni edullista.

☐

☐

☐

☐

Kävelyetäisyys kotoani lähimmälle pysäkillä on liian pitkä.

☐

☐

☐

☐

Kotini läheisyydestä kulkevien bussilinjojen vuoroväli on tarpeisiini sopiva.

☐

☐

☐

☐

Bussilinjoja on omiin matkustustarpeisiini nähden riittävästi tarjolla.

☐

☐

☐

☐

Kuljettajat ovat ystävällisiä ja heiltä saatu asiakaspalvelu on tasokasta.

☐

☐

☐

☐

Oma auto on minulle nopeampi kulutapa kuin linja-auto.

☐

☐

☐

☐

Tunnen Tampereen seudun joukkoliikenteen lippuvalikoiman hyvin.

☐

☐

☐

☐

Jos bussiliikennettä nopeutettaisiin esim. kaistajärjestelyin ja liikennevaloetuuksin, käyttäisin sitä useammin.

☐

☐

☐

☐

En mielelläni matkusta linja-autolla Tampereen seudulla.

☐

☐

☐

☐

14. Seuraavassa on kuvattu uudenlaisia lipputyyppejä, joita seudun lippuvalikoimassa ei tällä hetkellä ole. Kuinka kiinnostavina pidätte uusia lippuvaihtoehtoja ja kuinka todennäköisesti hankkisitte kyseisen lipputyypin itsellenne, mikäli se tulisi myyntiin? Tampereen hinta on lipulle, jolla voi matkustaa vain Tampereen kaupungin sisäisessä liikenteessä, ja seudun hinta lipulle, joka käy seudun muidenkin kuntien liikenteessä. Tarkempi kuvaus kustakin lippuvaihtoehdosta on esitetty kyselyn liitteessä.

Esimerkkejä nykyisistä lipunhinnoista:  
- kertalippu Tampereen sisäisessä liikenteessä 2 e  
- matka arvolipulla Tampereella 1,40 e  
- 30 vrk:n kausilippu Tampereella 44 e  
- työmatkalippu (30vrk/50 matkaa), Tampere 38 e  
- seutulippu 67 e

erittäin kiinnostava, todennäköisesti hankkisin

melko kiinnostava, ehkä hankkisin

ei erityisen kiinnostava, en ehkä hankkisi

ei lainkaan kiinnostava, en varmasti hankkisi

1. Kello 9 -lippu

30 vuorokauden kausilippu. Voimassa kaikkina muina aikoina, paitsi arkisin klo 7–9.  
Hinta: Tampere 35 e, seutu 60 e.

☐

☐

☐

☐

2. Vapaa-ajan kausilippu

30 vuorokauden kausilippu. Voimassa arkisin klo 15–24, viikonloppuisin kaikkina aikoina.  
Hinta: Tampere 30 e, seutu 55 e.

☐

☐

☐

☐

3. Viikonloppulippu

60 vuorokauden kausilippu. Voimassa viikonloppuisin, pe klo 18.00 – su klo 24.00.  
Hinta: Tampere 20 e, seutu 40 e.

☐

☐

☐

☐

4. 3 kk /30 matkustuspäivää

Lippu oikeuttaa 30 vapaasti valittavaan matkustus-päivään 3 kuukauden aikana. Päivän aikana saa tehdä kuinka monta matkaa tahansa.  
Hinta: Tampere 55 e (1,85 e/matkustuspäivä), seutu 80 e (2,65 e/matkustuspäivä).

☐

☐

☐

☐

5. 6 kk /20 matkustuspäivää

Lippu oikeuttaa 20 vapaasti valittavaan matkustus-päivään 6 kuukauden aikana. Päivän aikana saa tehdä kuinka monta matkaa tahansa.  
Hinta: Tampere 50 e (2,50 e/matkustuspäivä), seutu 70 e (3,50 e/matkustuspäivä).

☐

☐

☐

☐

6. Kimppalippu

Kertalippu, jolla voi matkustaa enintään 4 henkilöä. Matkaan sisältyy tunnin vaihto-oikeus.  
Hinta: Tampere 5 e, seutu 10 e.

☐

☐

☐

☐

7. 3 kk /30 matkaa

Lippu sisältää 30 matkaa, voimassa 3 kuukautta. Matkaan sisältyy tunnin vaihto-oikeus.  
Hinta: Tampere 40 e (1,35 e/matka), seutu 60 e (2 e/matka).

☐

☐

☐

☐

8. Tapahtumalippu

Pääsylippu esim. jääkiekko-otteluun, teatteriin tai huvipuistoon sisältää 2 linja-automatkaa Tampereen sisäisessä liikenteessä tapahtumapäivänä. Pääsy-lippujen hinnat olisivat noin 0,50 e nykyisiä kalliimpia.

☐

☐

☐

☐

Valitkaa vielä kolme mielestänne houkuttelevinta lipputyyppiä yllä mainituista vaihtoehdoista:

1. Minun tarpeitani parhaiten vastaa lipputyyppi numero \_\_\_\_\_.

2. Minun tarpeitani toiseksi parhaiten vastaa lipputyyppi numero \_\_\_\_\_.

3. Minun tarpeitani kolmanneksi parhaiten vastaa lipputyyppi numero \_\_\_\_\_.

Liite 3 (2/4)

## Tutkimuslomakkeen kysymyksessä 14 ehdotetut uudet lipputyypit

Useimmille lipputyypeille on annettu erikseen hinnat Tampereen sisäiseen liikenteeseen sekä seutuliikenteeseen. Tampereen sisäinen liikenne tarkoittaa joukkoliikennettä Tampereen kaupungin alueella. Seudullinen liikenne tarkoittaa joukkoliikennettä Tampereen ja ympäryskuntien alueella (Nokia, Ylöjärvi, Kangasala, Lempäälä ja Pirkkala). Jos siis matkustaa esimerkiksi Tampereelta Lempäälään, on ostettava seudullinen lippu. Myös matkustamiseen vaikkapa Nokian kaupungin sisäisessä liikenteessä tarvitaan seudullinen lippu.

### 1) Kello 9 -lippu



Lippu on voimassa 30 vuorokautta ensimmäisestä käyttökerrasta lukien. Lipulla voi tehdä rajattoman määrän matkoja kaikkina muina aikoina, paitsi arkipäivisin klo 7–9. Lippu on haltijakohtainen eli sitä voi käyttää useampi henkilö, kuitenkin yksi kerrallaan. Hinta Tampereen sisäisessä liikenteessä on 35 euroa, seudullisena lippuna 60 euroa.

### 2) Vapaa-ajan kausilippu



Lippu on voimassa 30 vuorokautta ensimmäisestä käyttökerrasta lukien. Lipulla voi tehdä rajattoman määrän matkoja arkipäivisin klo 15–24 välisenä aikana sekä viikonloppuisin kellonajasta riippumatta. Lippu on haltijakohtainen eli sitä voi käyttää useampi henkilö, kuitenkin yksi kerrallaan. Erillistä yöllisää ei peritä yöaikaan matkustettaessa. Hinta Tampereen sisäisessä liikenteessä on 30 euroa, seudullisena lippuna 55 euroa.

### 3) Viikonloppulippu



Lippu on voimassa 60 vuorokautta ensimmäisestä käyttökerrasta lukien. Lipulla voi tehdä rajattoman määrän matkoja viikonloppuisin, alkaen perjantaina klo 18 ja päättyen sunnuntaina klo 24. Lippu on haltijakohtainen eli sitä voi käyttää useampi henkilö, kuitenkin yksi kerrallaan. Erillistä yöllisää ei peritä yöaikaan matkustettaessa. Hinta Tampereen sisäisessä liikenteessä on 20 euroa, seudullisena lippuna 40 euroa.

### 4) 3 kk / 30 matkustuspäivää



Lippu on voimassa kolme kuukautta ostohetkestä lukien. Lippu oikeuttaa 30 matkustuspäivään, joiden ei tarvitse olla peräkkäisiä. Kukin matkustuspäivä alkaa, kun ensimmäisen kerran nousetaan bussiin, ja seuraavien 20 tunnin aikana voi tehdä rajattoman määrän matkoja. Lippu on haltijakohtainen eli sitä voi käyttää useampi henkilö, kuitenkin yksi kerrallaan. Hinta Tampereen sisäisessä liikenteessä on 55 euroa, seudullisena lippuna 80 euroa. Yhden matkustuspäivän hinnaksi tulee Tampereella 1,85 euroa ja seutuliikenteessä 2,65 euroa.

### 5) 6 kk / 20 matkustuspäivää



Lippu on muuten sama kuin kohdan 4 lippu (3 kk / 30 matkustuspäivää), mutta tämä lippu on voimassa puoli vuotta ja oikeuttaa 20 matkustuspäivään. Hinta Tampereen sisäisessä liikenteessä on 50 euroa, seudullisena lippuna 70 euroa. Yhden matkustuspäivän hinnaksi tulee Tampereella 2,50 euroa ja seutuliikenteessä 3,50 euroa.

### 6) Kimppalippu



Kimppalippu on kertalippu, jolla voi samanaikaisesti matkustaa yhdestä neljään henkilöä. Matkaan sisältyy tunnin vaihto-oikeus. Hinta Tampereen sisäisessä liikenteessä on 5 euroa, seudullisena lippuna 10 euroa. Yöliikenteessä peritään lisäksi erillinen yöllisä (2 e) kutakin matkustajaa kohti.

### 7) 3 kk / 30 matkaa



Lippu on voimassa kolme kuukautta ja oikeuttaa 30 matkaan. Jokaiseen matkaan sisältyy tunnin vaihto-oikeus. Lippu on haltijakohtainen eli sillä voi maksaa useamman henkilön matkat. Hinta Tampereen sisäisessä liikenteessä on 40 euroa, seudullisena lippuna 60 euroa. Yhden matkan hinnaksi tulee Tampereen sisäisessä liikenteessä 1,35 euroa ja seutuliikenteessä 2 euroa.

### 8) Tapahtumalippu



Etukäteen ostettu pääsylippu jääkiekko-otteluun, teatteriin, konserttiin, huvipuistoon, messuille tai muuhun yleisötapahtumaan oikeuttaa kahteen matkaan Tampereen sisäisessä joukkoliikenteessä. Kumpaankin matkaan sisältyy tunnin vaihto-oikeus ja lippu on voimassa tapahtumapäivänä. Pääsylippujen hinnat ovat noin 0,50 euroa nykyisiä korkeampia.

## Nykyisiä joukkoliikennelippuja

### Tampereen sisäinen liikenne Matkan hinta

Kertalippu 2 e

*Arvolipulle voi ladata 20 euroa tai sen kerrannaisia.*

Aikuisten arvolippu 1,40 e

Nuorten arvolippu (12–19-vuotiaat) 1,05 e

Opiskelijan arvolippu 1,05 e

Yli 65-vuotiaan arvolippu klo 9–14 0,70 e

### Kauden hinta

Työmatkalippu (30 vrk / 50 matkaa) 38 e

30 vuorokauden kausilippu 44 e

90 vuorokauden kausilippu 115 e

180 vuorokauden kausilippu 220 e

Opiskelijoille, 12–19-vuotiaille nuorille ja alle 12-vuotiaille lapsille on tarjolla erilliset 30 vuorokauden kausiliput alennettuun hintaan. Lisäksi yöaikaan klo 24.00–4.40 peritään erillinen 2 euron yölisä.

### Seudullinen liikenne

Kertalipun hinta määräytyy matkan pituuden mukaan.

Esimerkiksi	Tampere – Pirkkala	3,20 e
	Tampere – Nokia	3,80 e
	Tampere – Kangasala	4,30 e
	Tampere – Lempäälä	4,90 e
	Tampere – Ylöjärvi	3,80 e

Myynnissä on lisäksi vuoden voimassa olevia 22 ja 44 matkan sarjalippuja, joiden hinta määräytyy valitun matkan pituuden mukaan. 22 matkan sarjalipulla matkustettaessa matkan hinta on 15 % alempi ja 44 matkan sarjalipulla 25 % alempi kuin kertamaksulla maksettaessa.

Tampereen kaupunkiseudun seutulippu, 30 vuorokautta

*Kaupunkiseudun seutulippu on voimassa Tampereen, Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Pirkkalan ja Ylöjärven muodostamalla kaupunkiseudulla. Lippu on henkilökohtainen ja lipun hinta on seuraava:*

Pirkkalassa asuvat	55 e
muiden kuntien asukkaat	67 e

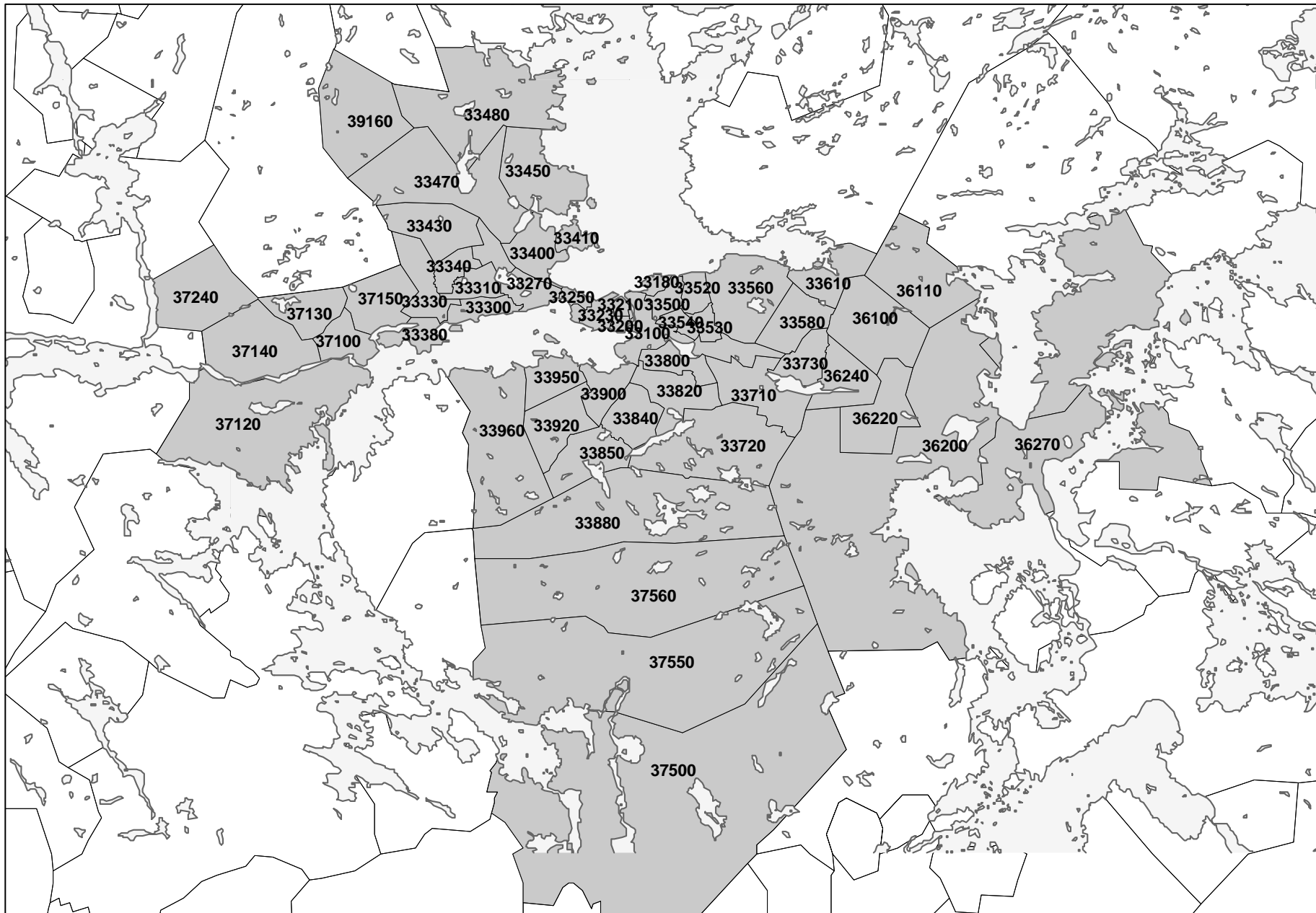
Alle 12-vuotiaat matkustavat seutulienteessä lasten lipulla.

Lisätietoja lippujen hinnoista:

<http://www.tampere.fi/joukkoliikenne/liput/hinnat>

<http://www.matkahuolto.fi/fi/matkapalvelut/hinnat/>

Postinumeroalueet, joilta kyselytutkimuksen otanta suoritettiin:



## Ryhmäkeskusteluissa käsiteltävät lipputyypit



### 1) Matkustuspäiviin oikeuttava lippu

Lipun voimassaoloaika alkaa ostopäivästä lukien. Lippu oikeuttaa matkustuspäiviin, joiden ei tarvitse olla peräkkäisiä. Kukin matkustuspäivä alkaa, kun ensimmäisen kerran nousee bussiin, ja seuraavien 20 tunnin aikana voi tehdä rajattoman määrän matkoja. Lippu on haltijakohtainen eli sitä voi käyttää useampi henkilö, kuitenkin yksi kerrallaan.

#### a) 2 kk / 10 matkustuspäivää

matkustuspäivän hinta 2,20 e Tampereen sisäisessä liikenteessä (22 e / lippu)

matkustuspäivän hinta 3,40 e seudullisessa liikenteessä (34 e / lippu)

#### b) 3 kk / 30 matkustuspäivää

matkustuspäivän hinta 2,00 e Tampereen sisäisessä liikenteessä (60 e / lippu)

matkustuspäivän hinta 3,20 e seudullisessa liikenteessä (96 e / lippu)

#### c) 6 kk / 20 matkustuspäivää

matkustuspäivän hinta 2,50 e Tampereen sisäisessä liikenteessä (50 e / lippu)

matkustuspäivän hinta 3,60 e seudullisessa liikenteessä (72 e / lippu)



### 2) Matkoihin oikeuttava lippu

Lipun voimassaoloaika alkaa ostopäivästä lukien. Lippu oikeuttaa tiettyyn määrään matkoja voimassaoloaikanaan. Jokaiseen matkaan sisältyy tunnin vaihto-oikeus. Lippu on haltijakohtainen eli sillä voi maksaa useamman henkilön matkat.

#### a) 2 kk / 10 matkaa

matkan hinta 1,30 e Tampereen sisäisessä liikenteessä (13 e / lippu)

matkan hinta 2,10 e seudullisessa liikenteessä (21 e / lippu)

#### b) 3 kk / 30 matkaa

matkan hinta 1,20 e Tampereen sisäisessä liikenteessä (36 e / lippu)

matkan hinta 2,00 e seudullisessa liikenteessä (60 e / lippu)

#### c) 6 kk / 20 matkaa

matkan hinta 1,35 e Tampereen sisäisessä liikenteessä (27 e / lippu)

matkan hinta 2,20 e seudullisessa liikenteessä (44 e / lippu)



### 3) Kello 9 -lippu (käsitellään vain eläkeläisten ryhmässä)

Lippu on voimassa 30 vuorokautta ensimmäisestä käyttökerrasta lukien. Lipulla voi tehdä rajattoman määrän matkoja kaikkina muina aikoina, paitsi arkipäivisin klo 7–9. Lippu on haltijakohtainen eli sitä voi käyttää useampi henkilö, kuitenkin yksi kerrallaan. Hinta Tampereen sisäisessä liikenteessä on 35 euroa, seudullisena lippuna 60 euroa.



### 4) Tapahtumalippu

Etukäteen ostettu pääsylippu jääkiekko-otteluun, teatteriin, konserttiin, huvipuistoon, messuille tai muuhun yleisötapahtumaan oikeuttaa kahteen matkaan Tampereen sisäisessä joukkoliikenteessä. Kumpaankin matkaan sisältyy tunnin vaihto-oikeus ja lippu on voimassa tapahtumapäivänä. Pääsylippujen hinnat ovat noin 0,50 euroa nykyisiä korkeampia.



### 5) Kimppalippu

Kimppalippu on kertalippu, jolla voi samanaikaisesti matkustaa enimmillään neljä henkilöä. Matkaan sisältyy tunnin vaihto-oikeus. Hinta Tampereen sisäisessä liikenteessä on 5 euroa, seudullisena lippuna 10 euroa. Yöliikenteessä peritään lisäksi erillinen yölisä (2 e) kutakin matkustajaa kohti.